

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WARSZAWA.
№ 16.
23 lutego 1920.

82. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych o Przepisach Przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich	217
Przepisy przewozowe, obowiązujące na kolejach polskich.	218
83. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie czasowego zawieszenia, zmiany oraz uzupełnienia niektórych artykułów „Przepisów Przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich“.	303

82.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Kolei Żelaznych

o Przepisach Przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 roku (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu niniejszem zarządzam, aby z dniem 1 marca 1920 r. na kolejach Okręgów Warszawskiego, Radomskiego i Wileńskiego zostały wprowadzone w życie podane poniżej „Przepisy Przewozowe, obowiązujące na kolejach polskich“.

Z chwilą wprowadzenia oznaczonych „Przepisów Przewozowych“, t. j. od 1 marca 1920 r. tracą moc obowiązującą Przepisy Przewozowe do Tymczasowej Taryfy Towarowej na przewóz towarów, zwierząt i zwłok kolejami państwowymi Okręgów Warszawskiego i Radomskiego, wprowadzonej z dniem 1-go listopada 1919 r., Przepisy Przewozowe do Taryfy Tymczasowej na przewóz pasażerów i bagażu na liniach kolei państwowych Okręgu Warszawskiego, wydanej w listopadzie 1918 r. na podstawie taryfy okupacyjnej niemieckiej z dnia 1 sierpnia 1916 roku, Przepisy Przewozowe do Taryfy Tymczasowej na przewóz podróźnych, psów i bagażu na liniach Dyrekcyj

Radomskiej, ważnej od 1 listopada 1918 r. i wydanej na podstawie taryfy okupacyjnej austriackiej z 1918 r., oraz w stosunku do kolei Okręgu Wileńskiego, Przepisy Przewozowe do Tymczasowej Taryfy dla przewozu towarów na liniach polskich kolei wojskowych, wydanej we wrześniu 1919 r., i Przepisy Przewozowe do Taryfy Tymczasowej na przewóz osób, psów i bagażu na kolejach wojskowych, wydanej w czerwcu 1919 r. wraz ze wszelkimi do nich uzupełnieniami.

Warszawa, dnia 24 stycznia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:
K. Bartel

PRZEPISY PRZEWOZOWE OBOWIĄZUJĄCE NA KOLEJACH POLSKICH.

A. POSTANOWIENIA WSTĘPNE.

Art. 1. Zakres działania przepisów.

Niniejsze przepisy przewozowe obowiązują na wszystkich kolejach normalnych w obrębie Państwa Polskiego, oddanych do ruchu publicznego.

Art. 2. Uzupełnienia i zmiany przepisów.

Wszelkie uzupełnienia i zmiany przepisów niniejszych mogą następować jedynie w trybie przez prawo określonym.

B. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 3. Obowiązek przewozu.

Kolej nie może odmówić przewozu z wyjątkiem następujących wypadków:

- a) jeżeli podróżny lub nadawca przesyłki nie uczyni 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, leżących 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 posiadanymi przez kolej środkami przewozowymi;
- 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, leżących na linii przewozu;
- g) jeżeli wysyłane przedmioty wymagają szczególnych urządzeń do naładowania lub wyładowania, 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 służbowe 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 określane są w taryfach kolejowych, wydawanych i ogłaszanych trybem przez prawo ustalonym.

2. Tak wydane i ogłoszone taryfy obowiązują zarówno kolej jak i jej klientów.

Art. 7. Zażalenia.

1. Zażalenia można zgłaszać ustnie lub piśmiennie.

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 zawiadowca stacji lub jego zastępca, a w pociągach — nadkonduktor pociągu.

Art 9. Waluta.

Wszelkie opłaty skutecznicą należy w walucie krajowej, mającej kurs prawny. Na poszczególnych stacjach, stosownie do uznania kolei, może być przyjmowana moneta państw obcych według kursu, ogłaszanego na tych stacjach przez kolej.

C. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE.

I. PRZEWÓZ OSÓB.

Art. 10. Rozkłady jazdy.

Rozkłady jazdy powinny być, przed ich wprowadzeniem, podane do wiadomości publicznej i wywieszone na stacjach. Muszą być w nich oznaczone: klasy wagonów, rodzaje pociągów oraz czas odjazdu, a dla większych stacji — także czas przybycia oraz ważniejsze połączenia kolejowe.

Art. 11. Ograniczenie przejazdu.

1. Osoby, które nie przestrzegają przepisanego porządku, nie chcą się stosować do rozporządzeń kolei, osoby nietrzeźwe lub obrażające swem

postępowaniem przyzwoitość publiczną nie mogą być przyjęte do pociągu. Kto na podstawie tego przepisu został usunięty, ten traci prawo do zwrotu opłat, pobranych za bilet i bagaż.

2. Osoby, które z powodu choroby lub innych poważnych przyczyn (np. brudu, niechłujstwa i t. p.) mogą być przykre dla towarzyszy podróży, a nie da się ich umieścić w osobnym przedziale, powinny być usunięte z pociągu. Opłatę za bilet i przewóz bagażu zwraca im się po potrąceniu należności za przebyty przestrzeń.

3. Chorzy na choroby zakaźne lub podejrzani o taką chorobę mogą być przewożeni tylko w przedziałach zamkniętych z osobnymi miejscami ustępowymi. Przedziały opłaca się wedle obowiązującej taryfy. Przepis ten stosuje się również do osób umyślowo chorych, które nadto powinny mieć podczas podróży odpowiednią opiekę.

4. Do bagażu osób, niedopuszczonych do przejazdu, stosują się przepisy, wskazane w art. 34 ust. 4 i 5.

Art. 12. Opłaty za przejazd.

1. Podróżni opłacają należność za przejazd, obliczoną według obowiązujących taryf.

2. Dzieci do lat czterech, nie zajmujące oddzielnego miejsca, przewożone są bezpłatnie. Dzieci od lat 4 do 10-ciu są przewożone za opłatą zniżoną, wskazaną w taryfie. Za taką opłatą są przewożone młodsze dzieci, jeżeli zajmują osobne miejsce.

3. Na każdej stacji powinien znajdować się na widocznym miejscu wykaz cen biletów przejazdowych, wydawanych przez stację.

Art. 13. Bilety.

1. Każda z osób, podróżujących koleją, powinna posiadać odpowiedni bilet przejazdowy.

2. Na biletach powinny być oznaczone: stacja wyjazdu i przeznaczenia, droga, jeżeli do danej stacji prowadzi kilka dróg, rodzaj pociągu, klasa wagonu i cena przejazdu.

3. Terminy ważności biletów powinny być określone w taryfie.

4. Dla wstępu na peron osób, nie posiadających biletów na przejazd, kolej może ustanowić bilety za opłatą, przewidzianą w taryfie.

Art. 14. Sprzedaż biletów.

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

2. Na pięć minut przed odejściem pociągu sprzedaż biletów ustaje.

3. Kolej może żądać, aby podróżny wnosił odliczoną należność za bilet.

Art. 15. Zamawianie miejsc, przedziałów i wagonów.

1. Oddzielne miejsca mogą być zamawiane w tych pociągach, w których skład wchodzi wagon z miejscami numerowanymi lub sypialniami.

2. Oddzielne przedziały w wagonach mogą być wynajmowane, jeżeli na to pozwolą miejscowe warunki ruchu.

3. Oddzielne wagony mogą być wynajmowane w miarę możliwości i uznania kolei.

4. Za zamówione miejsca sypialne lub numerowane, za wynajęte oddzielne przedziały lub wagony kolej pobiera opłatę według taryfy.

Art. 16. Kontrola biletów i dopłaty do cen za przejazd.

1. Bilety kolejowe należy okazywać na żądanie przy wejściu do poczekalni, przy wyjściu na peron i opuszczaniu tegoż, przy wsiadaniu do wagonu, a także w każdym czasie podczas jazdy i oddawać je na żądanie właściwych pracowników kolejowych.

2. Podróżny, który nie może okazać ważnego na przejazd biletu, powinien zapłacić poczwórną cenę biletu za przejechaną przestrzeń, jeżeli zaś stacja wyjazdu nie może być ustaloną — poczwórną cenę biletu za całą przestrzeń, przejechaną przez pociąg, jednakże nie mniej niż 10 mk.

3. Podróżny, który zajął miejsce w klasie wyższej, niż ta, do której uprawnia posiadany przezeń bilet, lub w pociągu o wyższej taryfie, winien uiścić poczwórną różnicę pomiędzy ceną należną, a uiszczoną, jednakże nie mniej niż 10 mk. Kwotę tę należy zapłacić nawet w tym przypadku, jeżeli pociąg jeszcze nie ruszył ze stacji. Jeżeli ktoś sam, bez uprzedniego wezwania, oświadczył konduktorowi lub zawiadowcy najbliższej stacji, że nie mógł kupić biletu, winien dopłacić do ceny biletu 2 mk., jednak nie więcej niż podwójną cenę biletu.

4. Podróżny, który odmawia natychmiastowej zapłaty (ust. 2 i 3), powinien być usunięty z pociągu na najbliższej stacji, na której zawiadowca sporządza protokół, celem pociągnięcia go do odpowiedzialności na zasadzie praw obowiązujących.

5. Na stacjach, mających perony zamknięte (odgrodzone), osoby, nieposiadające biletu ważnego na przejazd, powinny przed wejściem na część zamkniętą stacji wykupić bilet peronowy, który należy okazać przy wejściu i oddać przy opuszczeniu tej części stacji. Kto bez ważnej legitymacji wstępuje na części odgrodzone stacji, winien zapłacić jedną mk.

Kto, nie mając zamiaru jazdy, zajmie miejsce w pociągu, przygotowanym do odjazdu, winien zapłacić 6 mk., i niezwłocznie opuścić wagon.

6. Na każdą dopłatę należy wydać pokwitowanie.

Art. 17. Poczekalnie stacyjne.

1. Poczekalnie powinny być otwarte dla podróżnych conajmniej na godzinę przed odejściem pociągu.

2. Na stacjach węzłowych podróżni mogą pozostawać w poczekalni do czasu odejścia odpowiedniego pociągu, nie mogą jednak wymagać, aby poczekalnia była dla nich otwartą w czasie od godz. 11-ej wieczorem do godz. 6-ej rano, jeżeli w tym czasie niema pociągów.

3. Osobom, wyszczególnionym w art. 11-ym, można wzbronić przebywania w poczekalniach.

Palenie tytoniu w poczekalniach może być wzbronione.

Art. 18. Przedziały dla kobiet i dla niepalących.

1. W każdym pociągu mogą być przedziały, przeznaczone wyłącznie dla kobiet wraz z dziećmi do lat 10-ciu, oraz osobne przedziały dla niepalących.

2. Przedziały dla kobiet i dla niepalących należy oznaczać odpowiednimi napisami.

Art. 19. Wsiadanie do wagonów i zajmowanie w nich miejsc.

1. Zajmowanie miejsc w pociągu powinno się odbywać według wskazań pracowników ruchu.
2. Podróżni, posiadający bilety bezpośredniej komunikacji, mają pierwszeństwo przed podróżnymi z nowonabytymi biletami.
3. Podróżny może zająć tyle miejsc, ile okaże biletów dla siebie i dla jadących z nim osób. W celu zachowania miejsca należy pozostawić na niem swoje rzeczy.

Art. 20. Zwrot i zamiana biletów.

1. Jeżeli podróżnemu nie można dać miejsca w klasie, odpowiadającej posiadanemu przezeń biletowi, ma on prawo albo żądać przewiezienia go w wagonie klasy niższej, w której są jeszcze wolne miejsca, za zwrotem różnicy w cenie przejazdu, albo zaniechać podróży i otrzymać z powrotem opłaconą należność za przejazd i za przewóz bagażu. W obu przypadkach podróżny niema prawa wymagać od kolei jakiegokolwiek odszkodowania.
2. Na stacji wyjazdu podróżny ma prawo nie później niż na pięć minut przed odejściem pociągu żądać wymiany posiadanego biletu na bilet wyższej klasy z dopłatą różnicy ceny. Kolej ma prawo odmówić wymiany, jeżeli posiadany bilet jest już przecięty przez kontrolę kolejową.
3. Podróżny może skorzystać z przejazdu w wagonie klasy wyższej lub w pociągu z droższą taryfą na części przestrzeni, wskazanej na bilecie, po dopłaceniu różnicy ceny. Taka zmiana warunków przejazdu jest niedopuszczalna, jeżeli podróżny posiada bilet, wydany na zasadzie taryfy, zawierającej pod tym względem ograniczenia.

Art. 21. Odjazd. Spóźnienie się podróżnych.

1. Podróżnym nie wolno wsiadać do pociągu po sygnale odjazdu.
2. Podróżny, który się spóźnił, nie ma prawa do zwrotu należności za bilet.
3. Jeżeli jednak podróżny życzy sobie jechać innym pociągiem tego samego kierunku, powinien bez zwłoki przedstawić bilet zawiadowcy stacji, który go poświadcza na obrany pociąg. Termin ważności biletu, w myśl art. 13 ust. 3, nie ulega przytem przedłużeniu. W razie obrania pociągu, w którym opłata za przejazd jest droższa, różnica podlega wyrównaniu.
4. Do zwrotu bagażu (ust. 2) stosują się przepisy art. 34 ust. 4 i 5.

Art. 22. Otwieranie okien.

Otwieranie okien z obu stron wagonu dozwolone jest tylko za zgodą wszystkich podróżnych, jadących w przedziale. W razie sporu—rozstrzyga konduktor.

Art. 23. Uszkodzenie wagonu.

1. Wszelkie straty, powstałe skutkiem uszkodzenia albo zanieczyszczenia wagonu lub inwentarza kolejowego przez podróżnych, powinny być przez nich wynagrodzone. Kolej ma prawo wymagać bezzwłocznej zapłaty lub zabezpieczenia należności.
2. Odszkodowanie oblicza się na zasadzie ustanowionego przez kolej cennika.

Art. 24. Postoje.

1. Bezwzględnie po przybyciu pociągu na stację pośrednią służba pociągowa ogłasza nazwę stacji i czas postoju pociągu, o ile ten czas wynosi więcej niż cztery minuty. Na stacjach węzłowych służba pociągowa oprócz tego ogłasza o przesiadaniu podróżnych do pociągów innych kierunków.

2. Podróżni mogą wysiadać z wagonów na stacjach dopiero po zupełnem zatrzymaniu się pociągu. Drzwi wagonów na stacjach otwiera na żądanie podróżnych służba pociągowa.

Art. 25. Przerwy podróży.

Taryfy powinny określać, ile razy i na jak długo podróżni mają prawo przerywać podróż na stacjach pośrednich, nie tracąc prawa do dalszej jazdy na podstawie pierwotnego biletu.

Art. 26. Spóźnienie się lub odwołanie pociągu.

1. Spóźnienie się lub odwołanie pociągu nie daje podróżnym prawa do jakiegokolwiek odszkodowania od kolei.

2. Jeżeli skutkiem spóźnienia się pociągu podróżny traci bezpośrednie połączenie z innymi pociągami, lub też który z tych pociągów będzie całkowicie odwołany, to podróżny ma prawo do zwrotu różnicy między ceną przejazdu i przewozu bagażu, opłaconą przezeń, a ceną, należną za przestrzeń przebycia.

3. Powyższe żądanie powinien podróżny zgłosić zawiadowcy stacji bezwzględnie po przybyciu pociągu na stację, na której przerywa podróż. Przy zgłoszeniu niezbędnem jest załączenie biletu i, w odpowiednim wypadku, kwitu bagażowego. Podróżnemu, zgłaszającemu podobne żądanie, powinno być wydane odpowiednie poświadczenie.

4. Jeżeli zaś w powyższych przypadkach podróżny chce dojechać do pierwotnego celu podróży, to kolej powinna przewieźć go wraz z bagażem do stacji, oznaczonej na bilecie, pierwszym odpowiednim pociągiem bez pobrania jakichkolwiek dodatkowych opłat.

5. W razie przerw ruchu, wywołanych wypadkami żywiołowymi lub innymi okolicznościami nadzwyczajnymi, kolej powinna przedsięwziąć możliwe środki do przewiezienia podróżnych, zatrzymanych w drodze.

6. Spóźnienia się pociągów ponad 15 minut oraz przeszkody w ruchu powinny być ogłaszane na stacjach.

Art. 27. Przewóz zwierząt w pociągach osobowych.

1. Zabieranie przez podróżnych do wagonów osobowych żywych zwierząt jest wogóle niedopuszczalne.

2. Wyjątek stanowią: a) małe pieski, ptaki i inne małe zwierzątka, noszone na ręku lub w klatkach, o ile współpodróżni nie sprzeciwiają się zabraniu ich do przedziału; b) psy każdego rodzaju i każdej wielkości, jeżeli ich właściciele posiadają do swego rozporządzenia oddzielny przedział.

3. W innych przypadkach przewóz psów, zabieranych w drogę przez podróżnych, może się odbywać na zasadach następujących:

- a) psy w klatkach lub koszach, dostatecznie zabezpieczonych, są przewożone w wagonach bagażowych lub towarowych;
- b) psy luzem mogą być przewożone w specjalnych pomieszczeniach wagonu bagażowego, jeżeli te istnieją i nie są zajęte;
- c) umieszczenie w wagonie, żywienie i wyprowadzanie psów na stacjach węzłowych jest obowiązkiem właściciela;

- d) kolej nie jest obowiązana przechowywać psów, niezabranych przez właścicieli niezwłocznie po przybyciu na stację przeznaczenia;
 - e) kolej nie przyjmuje ubezpieczenia terminowej dostawy lub wartości przewożonych psów.
4. Odpowiednie taryfy określają za jakie zwierzęta i w jakiej wysokości należy uiszczać opłaty przewozowe. O pobraniu opłaty powinno być wydane stosowne poświadczenie.
5. W razie ujawnienia w pociągu zwierząt, podlegających opłacie za przewóz, a nie opłaconych, właściciele ich obowiązani są uiścić, oprócz należności za przewóz, opłatę dodatkową w wysokości, określonej w taryfie.
6. Zwierzęta, ujawnione w wagonie osobowym i nie odpowiadające warunkom ust. 2-go, podlegają usunięciu z wagonu na najbliższej stacji.

Art. 28. Bagaż ręczny.

1. Przedmioty łatwo przenośne (bagaż ręczny) mogą być zabierane przez podróżnych do wagonów osobowych, o ile to nie przeszkadza innym współpodróżnym i nie sprzeciwia się przepisom celnym, podatkowym lub policyjnym.
2. Bagażem ręcznym można zajmować w wagonach tylko pomieszczenie nad i pod swoim siedzeniem.
3. Podróżni powinni sami troszczyć się o rzeczy, zabierane do wagonów osobowych.

Art. 29. Przedmioty niedozwolone do przewozu w wagonach osobowych.

1. Zabrania się podróżnym przewozić w wagonach osobowych broń nabitą oraz materje wybuchowe, łatwo zapalne, dymiące, cuchnące i t. p.
2. Podróżni, niestosujący się do tego przepisu, odpowiadają za każdą szkodę, wynikłą z tego powodu, i oprócz tego podlegają karom policyjnym lub sądowym na zasadach ogólnych.
3. W razie uzasadnionego podejrzenia służba kolejowa jest upoważniona sprawdzać zawartość przewożonych przez podróżnych bagaży ręcznych.
4. Osoby, wykonywujące służbę publiczną, jakoteż straż i myśliwi, podróżujący z bronią, mają prawo przewozić ze sobą amunicję ręczną. Straży przy więźniach, jadącej z nimi w oddzielnych wagonach lub przedziałach, dozwala się mieć przy sobie broń nabitą.

II. PRZEWÓZ BAGAŻU.

Art. 30. Określenie.

1. Jako bagaż mogą być przewożone rzeczy podróżnych potrzebne w podróży i zapakowane w kufrach, koszach, walizach, pudełkach, ręcznych tłumokach i t. p.
2. Taryfy określają, czy i na jakich warunkach mogą być przewożone przez podróżnych jako bagaż takie przedmioty, które nie są dla nich niezbędne w podróży, jako to: małe zwierzęta, welocypedy, motocykle i t. p.
3. Przedmioty, wyszczególnione w art. 29 ust. 1 i art. 54 ust. 1, nie mogą być przewożone jako bagaż, pod odpowiedzialnością, wskazaną w art. 60.
4. Bagaż przewożony jest w miarę możliwości tym samym pociągiem osobowym, którym jedzie właściciel bagażu, lub następnym w oddzielnych wagonach bagażowych.

Art. 31. Opakowanie.

1. Bagaż, podlegający wysłaniu, powinien być opakowany trwale i mocno. Bagaż nieopakowany lub opakowany niedostatecznie może nie być przyjęty do przewozu. Jeżeli jednak kolej przyjmie taki bagaż do przewozu, to ma prawo omówić to w kwicie bagażowym. Jeżeli podróżny przyjmie kwit bagażowy z takim omówieniem, przyznaje tem samem, że opakowanie bagażu jest rzeczywiście w stanie, wskazanym w omówieniu.

2. Nalepki kolejowe, pocztowe i okrętowe z poprzednich podróży powinny być przed nadaniem usunięte ze sztuk bagażowych.

Art. 32. Nadawanie.

1. Bagaż powinien być oddany do ekspedycji bagażowej w czasie, przewidzianym na wydawanie biletów na przejazd (art. 14). Jednakże kolej ma prawo nie przyjąć bagażu, dostarczonego później niż na 10 minut przed czasem odejścia odnośnego pociągu.

2. Bez okazania odpowiednich biletów na przejazd bagaż nie może być przyjęty do przewozu.

3. Podróżny ma prawo ubezpieczyć w określonej sumie całość oraz terminowość dostawy nadawanego bagażu. Zgłoszenie ubezpieczenia powinno być uczynione nie później niż na pół godziny przed czasem odejścia odnośnego pociągu. Za ubezpieczenie dostawy bagażu kolej pobiera opłatę, określoną w taryfie. O ile w myśl art. 35 ust. 2 odpowiedzialność kolei jest ograniczona do pewnych norm, wysokość zgłoszonego ubezpieczenia nie może przewyższać tych norm.

4. Kolej może sprawdzać zawartość nadawanego bagażu, jeżeli ma uzasadnione podstawy do przypuszczenia, że bagaż zawiera przedmioty, których przewóz jest wzbroniony (art. 30 ust. 3), lub że ubezpieczenie bagażu zostało zgłoszone w sumie nadmiernej.

5. Opłaty za przewóz bagażu, tudzież za ubezpieczenie jego dostawy powinny być uiszczone przy nadaniu.

6. Po przyjęciu bagażu do wysłania kolej wydaje podróżnemu kwit bagażowy za opłatą, przewidzianą w taryfie. Kwit ten powinien zawierać: a) numer porządkowy, b) datę i numer pociągu, c) stację nadawczą i przeznaczenia, d) drogę przewozu, jeżeli do danej stacji prowadzi kilka dróg, e) ilość sztuk bagażu, f) wagę bagażu, g) sumę ubezpieczenia, jeżeli ubezpieczenie takie zostało zgłoszone przez nadawcę, h) pobraną opłatę za przewóz bagażu i, w odnośnych przypadkach, za ubezpieczenie jego dostawy.

Art. 33. Formalności celne, podatkowe i policyjne.

1. Podróżny jest obowiązany być obecnym przy załatwianiu z jego bagażem formalności celnych, podatkowych i policyjnych.

2. W razie przekroczenia terminu dostawy, spowodowanego niezastosowaniem się do powyższego przepisu, właściciel bagażu traci prawo do odszkodowania z tego tytułu.

Art. 34. Wydawanie.

1. Kolej wydaje bagaż za zwrotem kwitu bagażowego i nie ma obowiązku sprawdzać tożsamości osoby, posiadającej kwit.

2. Podróżny może żądać wydania mu bagażu na stacji przeznaczenia bezzwłocznie po przyjeździe pociągu, którym przyjechał, lub następnego pociągu, z uwzględnieniem jednak czasu, niezbędnego do wykonania wszelkich czynności, związanych z wydaniem bagażu i, w odpowiednich przypadkach, z załatwieniem formalności celnych, podatkowych lub policyjnych. Jeżeli po tym terminie bagaż nie będzie wydany, to właściciel ma prawo żądać,

aby na przedstawionym przez niego kwicie bagażowym były odnotowane data i godzina zgłoszenia żądania.

3. Za bagaż, nie zabrany przez odbiorcę w ciągu 24 godzin od chwili przybycia odnośnego pociągu, kolej pobiera określoną w taryfie opłatę za przechowanie bagażu, z bagażem zaś postępuje według art. 81 ust. 4.

4. W zasadzie bagaż powinien być wydany właścicielowi tylko na tej stacji, do której został przez niego nadany. Jednakże na żądanie podróżnego, bagaż może być w całości lub częściowo zwrócony mu na stacji nadania lub na stacji pośredniej, o ile zezwalają na to czas i okoliczności oraz nie stoją na przeszkodzie przepisy celne, podatkowe lub policyjne. Przy zwrocie lub wydaniu całego bagażu, kolej odbiera od podróżnego kwit bagażowy, przy zwrocie zaś lub wydaniu tylko części bagażu, kolej robi na kwicie bagażowym odpowiednią uwagę i zwraca kwit podróżnemu.

5. Podróżny, żądający wydania bagażu i nie przedstawiający kwitu bagażowego, powinien udowodnić swe prawo do bagażu. Po takim udowodnieniu kolej wydaje mu bagaż za odpowiednim dokwitowaniem, w którym powinny być wskazane wszystkie cechy odbieranego bagażu oraz nazwisko i adres odbierającego. Nadto w takich przypadkach kolej może wymagać odpowiedniego zabezpieczenia.

Art. 35. Odpowiedzialność.

1. Kolej odpowiada za przewożony bagaż zgodnie z przepisami, określającymi odpowiedzialność kolei za przewożone towary (Dział VI). o ile w niniejszym dziale nie są przewidziane inne normy wynagrodzenia.

2. Minister Kolej ma prawo ustanawiać czasowo normy, ograniczające wysokość odszkodowania, przypadającego za zaginięcie, uszkodzenie lub brak wagi bagażu. Takie ograniczenie nie może być jednak stosowane w tych przypadkach, kiedy udowodnioną została zła wola pracowników kolejowych.

Art. 36. Zaginięcie bagażu.

1. Kolej odpowiada za zaginiony bagaż tylko w tym przypadku, jeżeli żądanie wydania bagażu było zgłoszone na stacji przeznaczenia w ciągu 14 dni od czasu przybycia pociągu, na który bagaż został nadany.

2. Bagaż, niedostarczony na stację przeznaczenia w ciągu 3 dni od chwili przybycia pociągu, na który został nadany, uważa się za zaginiony i właściciel jego ma prawo otrzymać od kolei odpowiednie odszkodowanie (art. 35),

3. Jeżeli zaginiony bagaż zostanie następnie odnaleziony, to właściciel jego powinien być o tem zawiadomiony, o ile miejsce jego pobytu jest wiadome; w ciągu 10 dni po otrzymaniu takiego zawiadomienia właściciel bagażu może żądać, aby bagaż został mu wydany na wskazanej przez niego stacji bez żadnych kosztów, za zwrotem pobranego odszkodowania.

Art. 37. Przekroczenie terminu dostawy.

1. Kolej ponosi odpowiedzialność za niedostarczenie bagażu na stację przeznaczenia w terminie, wskazanym w art. 34 ust. 2, o ile przekroczenie terminu dostawy nie nastąpiło z winy właściciela bagażu lub też z powodu okoliczności niezależnych od kolei.

2. Jeżeli właściciel bagażu udowodni, że skutkiem opóźnionej dostawy poniósł rzeczywistą stratę, kolej obowiązana jest wypłacić żądane przezeń odszkodowanie, które nie może jednak przekraczać następujących norm:

- a) w razie nieubezpieczenia dostawy bagażu — 50 fen., za każdy kilogram bagażu i za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, najwyżej jednak za 3 dni;

- b) w razie ubezpieczenia jego dostawy (art. 32 ust. 3)—sumy, wskazanej przy ubezpieczeniu.
- 3. Jeżeli właściciel bagażu nie udowodnił straty, poniesionej skutkiem spóźnionego dostarczenia bagażu, kolej obowiązana jest wypłacić:
 - a) w razie nieubezpieczenia dostawy—20 fen., za każdy kilogram bagażu i za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, najwyżej jednak za 3 dni;
 - b) w razie ubezpieczenia dostawy—40 fen. za każdy kilogram bagażu i za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, najwyżej jednak za 3 dni i nie więcej jak sumę, wskazaną przy ubezpieczeniu.

Art. 38. Tragarze.

1. Kolej powinna mieć na większych stacjach tragarzy w liczbie dostatecznej. Obowiązkiem ich jest przenoszenie w obrębie dworca kolejowego bagażu i pakunków ręcznych podług wskazań podróżnych.
2. Tragarz powinien mieć widoczne oznaki służbowe i mieć przy sobie instrukcję służbową i taryfę pobieranych opłat, którą na żądanie powinien okazywać podróżnym.
3. Za przedmioty, oddane tragarzowi do przeniesienia w obrębie dworca kolejowego, kolej odpowiada jak za bagaż, przyjęty do przewozu (art. 35).

Art. 39. Przechowanie bagażu.

1. Na stacjach, otwartych dla przewozu bagażu, kolej w miarę możliwości powinna urządzać odpowiednie pomieszczenia, w których podróżni mogą składać swoje pakunki na przechowanie.
2. Za przechowanie pakunków kolej pobiera opłatę, oznaczoną w taryfie.
3. Za pakunki, oddane do przechowania, kolej odpowiada jak za bagaż, przyjęty do przewozu.

III. PRZEWÓZ PRZESYŁEK NADZWYCZAJNYCH.

Art. 40. Nadawanie.

1. Przedmioty, nadające się do przewozu w wagonach bagażowych, mogą być przyjmowane jako przesyłki nadzwyczajne, stosownie do przepisów, podanych w taryfie.
2. Każda przesyłka powinna posiadać dokładny adres odbiorcy trwale umocowany.
3. Przesyłki należy nadawać w kasach bagażowych w czasie, przewidzianym dla nadawania bagażu i wskazanym w wywieszonych na stacjach ogłoszeniach.
4. Przyjmując przesyłkę, kolej jest obowiązana ustalić bezpłatnie jej wagę. Nadawca lub jego zastępca może być obecnym przy ustaleniu wagi.
5. Na przesyłki nadzwyczajne, przyjęte do przewozu, wystawia się kwit bagażowy za opłatą, przewidzianą w taryfie.
6. Przesyłki nadzwyczajne mogą być przyjmowane tylko do stacji, mających odpowiednie połączenie bagażowe.
7. Opłata za przewóz musi być uiszczoną przy nadaniu. Zaliczenia nie są przyjmowane.

Art. 41. Przewóz.

1. Przesyłki nadzwyczajne przewozi się w sposób, ustalony dla bagażu. Jeżeli w niektórych pociągach przewóz przesyłek będzie ograniczony lub zupełnie wyłączony, należy o tem podać do wiadomości ogólnej.

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

3. Żądanie wysłania przesyłki oznaczonym pociągiem musi być zgłoszone i przesyłka dostarczona przynajmniej na pół godziny przed odejściem danego pociągu.

Art. 42. Wydawanie.

1. Odbiorca ma prawo żądać na stacji przeznaczenia wydania mu przesyłki zaraz po przyjeździe pociągu, na który została nadana, z uwzględnieniem jednak czasu potrzebnego na załatwienie właściwych czynności.

2. Jeżeli po przybyciu pociągu nikt się po przesyłkę nie zgłosi, kolej zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki. Zawiadomienie powinno nastąpić w terminach, przewidzianych w art. 79 dla przesyłek pośpiesznych.

Art. 43. Odpowiedzialność.

1. Kolej odpowiada za przesyłki nadzwyczajne na zasadzie przepisów, określających odpowiedzialność jej za bagaż (art. 35).

2. Za opóźnienie w dostawie przesyłek nadzwyczajnych kolej odpowiada podług tych samych norm, co i przy opóźnieniu dostawy bagażu (art. 37).

IV. PRZEWÓZ ZWŁOK.

Art. 44. Wysyłanie.

1. Zwłoki mogą być przyjmowane do przewozu tylko jako przesyłki 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 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 wysyłaniu 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 opłacona przy nadaniu.

8. Jeżeli zwłoki zostały nadane pod fałszywą nazwą, to nadawca powinien dopłacić różnicę przewożnego za całą przestrzeń od stacji nadania do stacji przeznaczenia i oprócz tego uiścić karę w wysokości poczwórnego przewożnego, 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 do jednej stacji przeznaczenia, można załadować do jednego wagonu. Zwłoki, nadawane w zamkniętych karawanach, powinny być przewożone na niekrytych wagonach towarowych.

2. Zwłokom powinien towarzyszyć dozorca, zaopatrzony w bilet przejazdowy, i który może, jeżeli zechce, 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 powinny 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 6-ej godzinie wieczorem, termin ich wyładowania i zabrania liczy się od godziny 8 rano następnego dnia. W razie przekroczenia terminu wyładowania i zabrania zwłok, kolej ma prawo pobierać opłatę taryfową za przetrzymanie wagonu (postojowe).

Art. 47. Przewóz zwłok do prosektorjów.

1. Zwłoki, przesyłane z urzędów policyjnych, więzień, szpitali i t. d. do prosektorjów lub też wysyłane przez nie dalej, mogą być przewożone bez dozorców.

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

V. PRZEWÓZ ZWIERZĄT.

Art. 48. Zasady ogólne.

1. Przewóz zwierząt odbywa się na zasadach, określonych w Dziale VI, o ile przepisy niniejsze nie zawierają odmiennych omówień lub postanowień.

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

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

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

Art. 49. Wysyłanie.

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 nie uwzględnić późniejszych zgłoszeń. 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 ich nie spełnił wszystkich wymagań kolei, zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

3. Zwierzęta powinny być dostarczane na stację tak, aby załadowanie ich mogło być ukończone przynajmniej na godzinę przed czasem odejścia odnośnego pociągu; zwierzęta powinny być należycie nakarmione i napojone przed wystaniem przez nadawcę.

4. Klatki, skrzynie, kosze, worki i t. d., używane do przewozu, powinny być dostatecznie obszerne, przewiewne i 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 ściśnięte wzajemnie 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 wystaniem.

Art. 50. Przewóz.

1. Kolej ma prawo wymagać, aby przewożonym zwierzętom towarzyszył dozorca dla 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 potrzebne dla 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, ustanowionych dla przewozu towarów (art. 75).

2. Bieg terminu dostawy przerywa się w przypadkach, przewidzianych w art. 75 ust. 8, 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 wyładować i zabrać w ciągu 2 godzin, licząc od chwili dania mu możliwości ich wyładowania.

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

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

4. Jeżeli przybyłe zwierzęta nie zostaną wyładowane i zabrane w oznaczonym wyżej terminie, kolej ma prawo oddać je na koszt i ryzyko właściciela na wyżywienie lub też, jeżeli zezwoli na dalsze zatrzymanie ich w wagonie lub na stacji, pobierać opłatę, określoną w taryfie.

VI. PRZEWÓZ TOWARÓW.

Art. 53. Przewóz bezpośredni.

Kolej jest obowiązana przewozić towary od i do wszystkich stacji, otwartych dla ruchu towarowego, bez udziału zainteresowanych 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 A.
 - a) materiałów wybuchowych;
 - b) amunicji;
 - c) towarów łatwopalnych i pirotechnicznych;
 - d) gazów zgęszczonych i skroplonych;
 - e) ciał, które w zetknięciu z wodą, wytwarzają gazy palne;
 - 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 w sztabach, proszku i wyrobach, pieniądze i monety ze szlachetnych metali, papiery wartościowe, dokumenty, drogie kamienie, perły, cenne koronki i hafty, oraz inne kosztowności, wreszcie dzieła sztuki, jako to: malowidła, rzeźby, brzozy, starożytności.

Warunki przewozu tych przedmiotów określa odpowiednia taryfa.

Znaczkii pocztowe, arkusze stemplowe, znaczki stemplowe i t. p. urzędowe znaki wartościowe nie są uważane za papiery wartościowe.

- C) Przedmioty, których naładowanie lub przewóz, ze względu na warunki budowy lub eksploatacji kolei, leżących na linii przewozu, nastęrczają niezwykle trudności (art. 3).

Kolej może uskutecznić przewóz takich przedmiotów na warunkach specjalnie omówionych z nadawcą.

- D) Tabor kolejowy, przewożony na własnych osiach.

Tabor taki musi być w stanie, zdającym do biegu, co kolej powinna odpowiednio sprawdzić i zaświadczyć. Parowozom, ten-

drom i wagonom motorowym powinien towarzyszyć fachowy dozorca, wyznaczony przez nadawcę.

Art. 55. List przewozowy.

1. Na każdą przesyłkę powinien być sporządzony list przewozowy oraz jego wtórnik na blankietach podług wzoru № 1 dla przesyłek zwyczajnych i wzoru № 2 dla przesyłek pośpiesznych, wskazanych w załączniku C.

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

3. Wyjątki od powyższych zasad ogólnych mogą być dopuszczone na mocy postanowienia Ministra Kolei.

Art. 56. Treść listu przewozowego.

1. Nadawca powinien zamieścić w liście przewozowym:

- a) nazwę stacji nadawczej;
- b) nazwę stacji i kolei przeznaczenia;
- c) imię, nazwisko i adres odbiorcy;
- d) zastrzeżenie w odnośnych przypadkach, aby ładunek pozostał na stacji przeznaczenia na składzie do czasu zgłoszenia się po niego odbiorcy; zastrzeżenie to powinno być wpisane w miejscu, przeznaczonem dla wskazania nazwiska i adresu odbiorcy;
- e) rodzaj i numer wagonu, o ile towar ładował sam nadawca;
- f) nazwę towaru, rodzaj opakowania, a w miarę możliwości i jego wagę;
- g) dla przesyłek drobnych także cechę i numer każdej sztuki, ilość sztuk i rodzaj opakowania;
- h) wykazy załączonych dokumentów celnych, podatkowych i policyjnych oraz nazwy stacji, na których mają być załatwione formalności celne i podatkowe;
- i) w razie życzenia nadawcy, wskazanie drogi przewozu, jeżeli do stacji przeznaczenia prowadzi więcej niż jedna droga;
- k) wzmiankę o ubezpieczeniu, w odnośnych przypadkach, dostawy towaru;
- l) zaliczenie, obciążające w odnośnych przypadkach, towar;
- m) wzmiankę, czy i jakie koszty przewozowe mają być opłacone przy nadaniu towaru;
- n) miejsce i datę sporządzenia listu przewozowego;
- o) podpis i adres nadawcy.

2. Kolej ma prawo wymagać, żeby na każdy ładunek wagonowy był sporządzony oddzielny list przewozowy.

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 zarówno na przesyłki, których ładowanie przez nadawcę lub wyładowywanie przez odbiorcę jest zastrzeżone w odpowiednich przepisach, jak również 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 przypadkach ogólna waga przesyłki powinna być wymieniona w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

6. Waga ładunków, względem których stosowane są taryfy rozmaite, powinna być podana oddzielnie dla każdego rodzaju towaru.

W liście przewozowym nadawca może zamieścić żądanie, aby waga, względnie ilość sztuk, przesyłki, była sprawdzona na stacji przeznaczenia przy wydaniu towaru; 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 danych i dołączenie innych dokumentów, nie wskazanych w niniejszych przepisach, jest wzbronione.

9. List przewozowy powinien być wypełniony w języku polskim wyraźnie atramentem, ołówkiem atramentowym, względnie drukiem lub stemplem.

10. Listy przewozowe, zawierające poprawki bez omówienia, podskrobywane lub nadmiernie zabrudzone nie będą przyjmowane.

Art. 57. Odpowiedzialność nadawcy.

Nadawca odpowiada przed koleją 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 sztuki wagi przesyłki.

1. Kolej ma prawo sprawdzać czy ilość sztuk, waga i zawartość przesyłki zgodne są z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym. Przy sprawdzeniu może być obecna osoba, uprawniona do rozporządzania przesyłką. W razie nieobecności tej osoby powinni być wezwani dwaj świadkowie.

2. Jeżeli się okaże, że podane w liście przewozowym oświadczenia nie są zgodne z prawdą, osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką, niezależnie od opłat, przewidzianych w art. 60, uiszcza opłaty, wskazane w taryfie, oraz ponosi wszelkie inne koszty, związane z takim sprawdzeniem.

3. Jeżeli nadawca nie podał wagi przesyłki w liście przewozowym, kolej jest obowiązana wagę tę ustalić sama na stacji nadawczej albo, w braku na niej stosownych urządzeń, na którejkolwiek z innych stacji, leżących na linii przewozu. Za ustalenie wagi przesyłki kolej pobiera opłatę, wskazaną w taryfie.

4. Kolej może dokonywać ważenia przesyłek wagonowych na wadze wagonowej, przyjmując pod uwagę wagę własną 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.

5. 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. Za ustalenie ilości sztuk przesyłek wagonowych na żądanie nadawcy kolej pobiera opłatę, przewidzianą w taryfie. Kolej jednak nie jest obowiązana do takiego ustalania ilości sztuk.

Art. 59. Ładowanie.

1. Towary powinny być przez nadawcę lub kolej naładowane stosownie do wskazówek, zawartych w niniejszych przepisach i w odnośnych taryfach.

2. Jeżeli na wagonie jest oznaczona jego ładowność i nośność, to miarodajną normą przy naładowaniu wagonu jest jego ładowność. Wagon może być naładowany ponad ładowność do całkowitej nośności tylko w tym razie, jeżeli ze względu na rodzaj towaru i warunki atmosferyczne, niema obawy, żeby 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%.

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 wina nadawcy może, czy nie może być udowodniona:

- a) jeżeli do przewozu nadane zostały przedmioty, wymienione w art. 54 ust. I B i 2 A, pod nazwą, nie odpowiadającą rzeczywistej zawartości, albo też nie zostały zachowane przepisy ostrożności, wskazane w załączniku B, dopłata od każdego kilograma wagi brutto przesyłki, w której przedmiot podobny ujawniony został, stanowi:
 - 12 mk., za przedmioty, które, stosownie do art. 54 ustępu I B, są zupełnie wyłączone z przewozu, oraz za materiały wybuchowe i samozapalne, wymienione w ustępach I i II załącznika B;
 - 3 mk., za płyny i materje palne, trujące i gryzące, wymienione w ustępach III, IV i V załącznika B;
 - $\frac{1}{2}$ mk., za przedmioty, łatwo ulegające gniciu, wymienione w ustępie VI załącznika B;
- b) we wszystkich innych wypadkach dopłata stanowi 1 mk., od każdego listu przewozowego, jeżeli to nie mogło pociągnąć za sobą zmniejszenia opłaty przewozowej; jeżeli zaś mogło, to pobiera się podwójną różnicę pomiędzy opłatą przewozową, obliczoną podług nieprawidłowego określenia przesyłki, i opłatą za to, co się okazało w rzeczywistości, od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia nie mniej jednak niż 1 mk.,
- c) jeżeli do przewozu nadana została przesyłka, oznaczona niezgodnie z rzeczywistością 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 wedle 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,
- e) dopłaty, przewidziane, pod lit. a-d są pobierane niezależnie za każdy przypadek jednoczesnego przekroczenia kilku z wymienionych przepisów; jeżeli nieprawidłowe podanie zawartości przesyłki, powodujące obniżenie przewoźnego, zbiega się z niezgodnem

z rzeczywistością oznaczeniem ilości sztuk lub wagi przesyłki, która nie zawiera przedmiotów, wyszczególnionych w art. 54 ust. 1B lub 2A — dopłata stanowi wówczas podwójną różnicę między opłatą, obliczoną z jednej zawartość, liczbę sztuk lub wagę wskazanego w liście przewozowym towaru, a z drugiej — za istotną zawartość, liczbę sztuk lub wagę 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 załadunku 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 ust. 4, odpowiedzialność za uiszczenie dopłat solidarnie z nadawcą.

4. Żądania uiszczenia dopłat oraz zwrotu dopłaty, w razie nieprawidłowego jej pobrania, mają moc prawną w ciągu sześciu miesięcy. Termin sześciomiesięczny dla zgłoszeń o uiszczenie dopłat rozpoczyna się z chwilą pobrania opłaty przewozowej, jeżeli zaś przewoźne pobrane nie było — z chwilą nadania przesyłki do przewozu. Termin sześciomiesięczny 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 i wszystkie dołączone do listu przewozowego arkusze dodatkowe w myśl art. 56 ust. 5.

2. Ostemplowanie powinno być wykonane 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 kolej tylko w tym przypadku, jeżeli kolej dokonała sprawdzenia wagi i ilości sztuk przesyłki i zgodność wskazanych przez nadawcę oświadczeń zadokumentowała w liście przewozowym.

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

6. Wtórnik nie posiada tego znaczenia, co list przewozowy.

Art. 62. Opakowanie i cechowanie.

1. Przesyłka powinna być opakowana odpowiednio do swych właściwości dla 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 wadliwość opakowania. O ile nadawca zechce stale nadawać na daną stację przesyłki bez opakowania lub w opakowaniu niedostatecznym, może złożyć oświadczenie ogólne wedle wzoru, wskazanego w załączniku E. 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. Kolej może być zwolniona od odpowiedzialności za szkody, wynikłe z wad opakowania, tylko w tym przypadku, kiedy nadawca działał w złej wierze, a o widocznej zewnętrznie wadliwości opakowania niema wzmianki w liście przewozowym.

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 żądać 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 przypadku, kiedy działał w złej wierze.

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 dla zmniejszenia ilości pojedynczych przesyłek.

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 powinny być cechowane w sposób trwały i wyraźny, uniemożliwiający zamianę. Cechy powinny zgadzać 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 były przez nadawcę zaopatrzone w trwale i wyraźnie wypisaną nazwę stacji przeznaczenia.

Art. 63. Przyjmowanie przesyłek.

1. Kolej obowiązana jest przyjmować do przewozu przesyłki tylko wtedy, kiedy przewóz ich może być skutecznie bezzwłocznie. Jeżeli warunki eksploatacji kolejowej lub inne wyjątkowe względy uniemożliwią bezzwłoczne uskutecznienie 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 dostarczone kolei w godzinach służbowych,

ustalonych przez kolej i podanych do wiadomości publicznej za pomocą stosownych ogłoszeń na stacjach.

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

4. Jeżeli przyjęcie przesyłki, którą powinna naładować sama 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 należycie 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.

5. Podstawienie wagonu dla przesyłki, której naładowanie 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, w miarę możliwości, powinna być uprzedzona osoba, zamawiająca wagony. Jeżeli osoba, zamawiająca wagon, odwoła swe zamówienie już po podstawieniu wagonu, ale jeszcze przed upływem terminu, ustalonego dla naładowania, 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 naładowania, zamawiający powinien uiścić opłatę, przewidzianą w taryfie za przetrzymanie wagonu (postojowe).

Przy zamówieniu wagonu kolej ma prawo żądać zabezpieczenia do wysokości wyżej wymienionej opłaty.

6. Naładowanie, 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 uiścił przed upływem tego terminu zastrzeżonych w liście przewozowym przewoznego i opłat dodatkowych, — to nadawca obowiązany jest uiścić 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 o godz. 2 po południu. Jeżeli kilka dni świątecznych i niedzielny następują z kolei, opłata za przetrzymanie wagonu pobiera się tylko za dzień jeden. W przypadkach, 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 ekspedytorowi lub składnikowi.

7. Bieg terminów, przewidzianych w ust. 4 i 6-m, zawiesza się na przeciąg dni niedzielnych i świątecznych oraz na czas dokonywania formalności celnych, podatkowych i policyjnych, o ile one nie ulegną zwłoce z winy nadawcy.

8. Kolej może podjąć się dostarczania na stację przesyłek drobnych z miejscowości, leżących w pobliżu stacji, bądź sama za opłatą, podaną do wiadomości powszechnej, bądź też dla dokonania tego zamówić przedsiębiorcę przewozowego. Osoby, dokonywujące tego przewozu, uważane są za pracowników kolejowych w myśl art. 5. Służba przedsiębiorcy przewo-

zowego powinna posiadać przy sobie taryfę opłat i okazywać ją na żądanie osób zainteresowanych.

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

10. Kolej ma prawo zamieścić w taryfach przepis, że przeładowanie towarów, mających na stacji nadawczej przejść ze statków bezpośrednio na kolej, dokonywane będzie albo przez samą kolej za opłatą, określoną w taryfie lub wskazaną w ogłoszeniach, wywieszonych na stacji, albo też przez specjalnego przedsiębiorcę. Osoby, dokonywujące tego przeładowania, uważane są, w myśl art. 5, za pracowników kolei.

12. Skrócenie terminów dla naładowania 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.

1. Kolej obowiązana jest przyjmować do przechowania czasowego za odpowiednim pokwitowaniem przesyłki, których nie można wysłać niezwłocznie, o ile na stacjach są odpowiednie składy. Przytem kolej może zastrzec, iż przyjęcie przesyłki do przewozu nastąpi dopiero wówczas, kiedy przewóz ten sianie się istotnie możliwym. Nadawca powinien wyrazić na to swą zgodę w liście przewozowym oraz w jego wtórniku. W tym przypadku 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.

2. Przesyłki, których przewóz ma być opłacony zgóry, mogą być przyjęte do przechowania czasowego tylko po uiszczeniu przewoźnego.

Art. 65. Przepisy celne, podatkowe i policyjne.

1. Nadawca przesyłki jest obowiązany dołączyć do listu przewozowego wszelkie dowody, niezbędne do wypełnienia przepisów celnych, podatkowych czy policyjnych, dokonywanych przed wydaniem przesyłki odbiorcy; dowody te powinny być szczegółowo wymienione w liście przewozowym. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać prawdziwości i dostateczności rzeczonych dowodów. Nadawca przesyłki odpowiada względem kolei, jeżeli wina jej nie zostanie udowodniona—za wszystkie skutki, powstałe z powodu braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dowodów; równocześnie nadawca obowiązany jest do opłacenia przewidzianych w taryfie opłat składowego lub postojowego, jeżeli z powodu wadliwości lub niedokładności dowodów powstała zwłoka w przewozie, przynosząca 48 godzin.

2. Formalności celne, podatkowe i policyjne 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 odpowiedzialność.

3. Jeżeli zlecenia, danego przez nadawcę przesyłki, nie można wykonać w sposób przez niego wskazany, kolej obowiązana jest załatwić sprawę w sposób, który uzna za najdogodniejszy dla nadawcy, i zawiadomić o tem nadawcę.

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 rzeczne formalności. Nadawca lub jego pełnomocnik mogą udzielić niezbędnych wyjaśnień co do przesyłki, nie przysługuje im jednak prawo odebrania przesyłki lub dokonywania samym formalności celnych.

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

6. Ministerstwo Kolei może wydać przepisy osobne o dołączaniu do przesyłki dowodów statystycznych.

Art. 66. Używanie wagonów krytych lub niekrytych.

1. Nadawca przesyłki, jeżeli temu nie sprzeciwiają się przepisy celne, podatkowe lub policyjne, albo też istotne wymagania eksploatacji, ma prawo wyrazić w liście przewozowym 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 wedle taryf uskuteczniany w wagonach krytych.

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

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

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 żadaną do zastosowania taryfę.

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 przewożne nie było pobrane wyższe od przewożnego obliczonego według drogi, wskazanej przez nadawcę.

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

4. Jeżeli nadawca wskaże w liście przewozowym taryfę, której zastosowania żąda, kolej ma prawo zastosowania jej nawet wówczas, gdyby przewożne obliczone według innej taryfy było niższe.

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

6. Przesyłki mają być wysyłane z zachowaniem kolejności, w jakie przyjmowane one były do przewozu, o ile nie dające się usunąć warunk

eksploatacji kolejowej lub interes publiczny nie nakazą uczynienia wyjątku. Postępowanie wbrew tym przepisom daje podstawę do poszukiwania odszkodowania za poniesione straty.

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

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

2. Kolej po za temi opłatami może pobrać tylko wydatki, wyłożone przez nią w gotowiznie, na przykład, uiszczone cło, poniesione koszta przewozu końmi lub samochodem, wydatki na reperację opakowania oraz na zachowanie towaru w należytem stanie. Sumy powyższe powinny być również wpisane do listu przewozowego z dołączeniem, w miarę możliwości, dokumentów, 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) koszta transportu towarów końmi lub samochodem, opłacone przez kolej, przewoźne, opłaty dodatkowe, opłaty pocztowe i stemplowe.

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, niezabezpieczające kosztów przewozu wskutek swej małej wartości, albo wreszcie za przesyłki, nadane w opakowaniu wadliwym, nie zabezpieczającym ich całości. Kolei przysługuje również prawo określać w taryfie, czy za przewóz przesyłek, do których stosują się taryfy zniżone (wyjątkowe), przewoźne ma być pobierane zgóry przy nadaniu, czy też może być przekazane na odbiorcę przesyłki.

2. We wszystkich innych przypadkach nadawca przesyłki może wedle swego uznania albo opłacić koszta przewozu przy nadaniu, albo też przenieść je na odbiorcę. Nadawca ma nadto prawo na rachunek opłaty przewozowej wpłacić przy nadaniu dowolną jej część (frankatura).

3. Życzenie uiszczenia przewoźnego lub jego części powinien nadawca zaznaczyć piśmiennie w liście przewozowym w przeznaczony do tego rubryce.

4. Jeżeli przytem nadawca nie zrobił żadnych zastrzeżeń ograniczających, obowiązany on jest do uiszczenia wszystkich opłat przewozowych, łącznie z opłatami dodatkowymi i wydatkami, poczynionymi przez stację nadawczą, aż do chwili przyjęcia przesyłki.

5. Zobowiązanie uiszczenia opłat nie rozciąga się na opłaty dodatkowe i wydatki, powstałe już po przyjęciu przesyłki do przewozu. Gdyby i te dopłaty pragnął nadawca pokryć, powinien on zaznaczyć to w liście przewozowym osobno.

6. O sumach, przyjętych przez nadawcę do opłaty, stacja nadawcza powinna zrobić stosowną wzmiankę zarówno w liście przewozowym, jak i w jego wtórniku.

7. Jeżeli należności, które nadawca wziął na siebie, nie mogą być ściśle określone przy przyjęciu 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 zwrócona nadawcy, względnie pobraną od niego dodatkowo.

Kolej powinna zawiadomić osobę, od której należy się dopłata, lub której przypada zwrot nadpłaty.

2. Przed wydaniem odbiorcy listu przewozowego dopłatę powinien uiścić nadawca przesyłki; po wydaniu odbiorcy listu przewozowego nadawca odpowiada tylko w zakresie swego zobowiązania co do ponoszenia kosztów przewozu. Poza tem do uiszczenia dopłaty obowiązany jest odbiorca przesyłki (art. 76 ust. 4).

3. Prawo do odbioru przewyżki opłaty przewozowej, jak również do zgłoszenia roszczeń o zwrot niesłusznie pobranych opłat ma ten, kto faktycznie opłatę tę kolei uiścił. Prawo to może być przekazane przez odbiorcę nadawcy lub przez nadawcę odbiorcy. Innym osobom prawo to przekazane być nie może.

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

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 sześciu miesięcy, o ile roszczenia te wynikają z nieprawidłowego zastosowania taryf lub z błędów przy obliczaniu. Za początek terminu przedawnienia należy uważać dzień, w którym uskuteczcono opłatę.

2. Bieg terminu przedawnienia dla roszczeń o zwrot opłaty wstrzymuje się w razie złożenia kolei piśmiennego podania w tej sprawie. Jeżeli podanie to spotka się z odpowiedzią odmowną, to dalszy bieg terminu rozpoczyna się ponownie z dniem, kiedy kolej zawiadomi o tem piśmiennie petenta i zwróci mu dowody, załączone przy jego podaniu. Dalsze kroki, przedsiębrane w tej sprawie, a skierowane bądź do kolei, bądź do władz przełożonych, biegu przedawnienia nie wstrzymują. Przerwy w obliczaniu terminu przedawnienia dla powyższych roszczeń określają ogólne przepisy prawne.

Art. 72. Zaliczenia, obciążające przesyłki. Wydatki w gotowiznie.

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

2. Jako dowód obciążenia przesyłki zaliczeniem stacja nadawcza wystawia o tem osobne zaświadczenie (załącznik D).

3. Kolej po pobraniu zaliczenia powinna zawiadomić nadawcę o wykupieniu przesyłki i wypłacić mu pobrane zaliczenie.

4. W razie wydania przesyłki odbiorcy bez pobrania zaliczenia, kolej winna jest pokryć nadawcy stratę do wysokości sumy zaliczenia, pozostawiając sobie prawo regresu do odbiorcy przesyłki.

5. Suma zaliczenia powinna być w liście przewozowym wypisana przez nadawcę słowami w przeznaczonej do tego rubryce. Suma, wyrażona słowo-

wami, jest miarodajną w razie ujawnienia niezgodności jej z sumą, podaną w cyfrach.

6. Za obciążenie przesyłki zaliczeniem, jak również za wydatki własne w gotowiznie kolej ma prawo pobierać przewidziane w taryfie opłaty komi-sowe (prowizje).

Art. 73. Dodatkowe zlecenia.

1. Nadawca może żądać, żeby przesyłka była mu zwrócona na stacji nadawczej, wstrzymana w drodze, nie wydana na stacji przeznaczenia, lub wydana innemu odbiorcy, wyladowana na innej stacji lub zwrócona na stację nadawczą. Nadawca przesyłki może również żądać, żeby pierwotne zaliczenie było zmniejszone lub odwołane i, wreszcie, żeby przesyłka była wydana bez pobrania przewoźnego i innych opłat. Kolej jedynie wówczas może uchylić się od wykonania tych zleceń, odwołając ich wykonanie lub wykonać je tylko częściowo, kiedy ich wypełnienie może spowodować przeszkodę w prawidłowości ruchu towarowego. W podobnym przypadku kolej powinna niezwłocznie zawiadomić o tem nadawcę przesyłki.

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

3. Zlecenia dodatkowe muszą się rozciągać na całość przesyłki. Należy je składać stacji nadawczej w formie piśmiennej wedle 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 z pobraniem opłat, przewidzianych w taryfie, nawet w drodze telegraficznej.

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

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 6 godzin, opłatę składowego lub postojowego, przewidziane w taryfie. Jeżeli czas zatrzymania przesyłki przekroczy 24 godziny, kolei przysługuje prawo wyladować towar na odpowiedzialność i koszt nadawcy i przyjąć go na skład własny albo też oddać składnikowi.

8. W tych przypadkach, kiedy zlecenia dodatkowe były wywołane nie winą samej kolei, przysługuje jej prawo, prócz pobrania zwiększonego przewoźnego, — pobierania za wykonanie tych zleceń opłat dodatkowych i wydatków w gotowiznie, a także przewidzianej w taryfie opłaty specjalnej. W razie przewozu przesyłek, łatwo ulegających zepsuciu, lub takich, których wartość nie zabezpiecza wynikających kosztów, opłata za zlecenia dodatkowe może być wymagana zgóry.

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 zlecenia odbiorcy; w razie zaniedbania tego obowiązku kolej odpowiada względem odbiorcy za przesyłkę.

Art. 74. Przeszkody w przewozie przesyłki.

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

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

3. W tych przypadkach, 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 przeznaczenia przesyłki.

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

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 czynności zdawczo-odbiorcze przy przejściu z jednej kolei na drugą — 1 dobę,
- 3) na przewóz — na każde rozpoczęte 300 klm. odległości taryfowej — 1 dobę;

b) dla przesyłek zwyczajnych:

- 1) na przyjęcie przesyłki do przewozu — 2 doby,
- 2) na czynności zdawczo-odbiorcze przy przejściu z jednej kolei na drugą — 1 dobę,
- 3) na przewóz — na każde rozpoczęte 150 klm. odległości taryfowej — 1 dobę.

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 przewóz od albo do dodatkowych ekspedycji towarowych (stacje miejskie, ładownie i t. p.),
- b) na przejście przesyłki z jednej kolei na drugą o torach rozmaitej szerokości.

4. W okolicznościach nadzwyczajnych przewozu Zarządy kolejowe mogą w drodze wyjątku wyznaczać terminy dodatkowe, z warunkiem późniejszego zatwierdzenia ich przez Ministra kolei żelaznych.

5. Terminy na przyjęcie do przewozu przesyłki oraz na jej przewóz (ust. 1), jak również terminy dodatkowe, wyszczególnione w ust. 3-im p. a) i b), powinny być ustalone w taryfie. Terminy dodatkowe z ust. 4-go powinny być podawane do wiadomości powszechnej osobno i nie mogą być wprowadzone w życie przed wywieszeniem odpowiednich ogłoszeń na stacjach.

6. Termin dostawy dla przesyłek, przyjętych w godzinach przedpołudniowych, rozpoczyna się w południe tego samego dnia, dla przesyłek zaś, przyjętych później,—od północy, czyli od dnia następnego. Termin dostawy uważa się za zachowany, jeżeli odbiorca przed jego upływem, będzie zawiadomiony o przybyciu przesyłki.

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

8. Bieg terminu dostawy zawiesza się 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 przewozu.

9. Jeżeli dzień, następujący po dniu przyjęcia przesyłki do przewozu, jest niedzielny lub świąteczny, początek terminu dostawy dla przesyłek zwyczajnych, przyjętych po południu, przenosi się o jedną dobę później.

10. Jeżeli ostatni dzień terminu dostawy przypada na niedzielę lub na dzień świąteczny, termin dostawy dla przesyłek zwyczajnych upływa o tej samej godzinie następnego dnia poświątecznego.

Art. 76. Wydanie przesyłki.

1. Kolej jest obowiązana wydać odbiorcy w miejscu przeznaczenia przesyłkę wraz z listem przewozowym za pokwitowaniem i po pobraniu wszystkich należności, wpływających z umowy o przewóz. 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 ekspedytorowi lub składnikowi w przypadkach, przewidzianych w niniejszych przepisach.

2. Po przybyciu przesyłki na miejsce przeznaczenia i wypełnieniu obowiązków względem kolei, odbiorca może dochodzić praw swoich, wpływających z umowy o przewóz, bez względu na to, czy działa on we własnym, czy też w 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.

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

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

5. Stacja przeznaczenia powinna pobrać przy wydaniu przesyłki wszystkie opłaty, wpływające z umowy o przewóz, jako to: przewożne opłaty dodatkowe, zaliczenie, cło i inne wydatki. W razie potrzeby, służy kolei prawo zastawu na towarze.

6. Przepisy taryfowe decydują o tem, czy towar ma być wyładowany przez kolej, czy też przez odbiorcę, jeżeli niniejsze przepisy nie podają w tym względzie wyraźnych wskazówek.

7. Kolej ma prawo bądź dostarczyć wyładowywane przez nią przesyłki drobne odbiorcy na jego koszt, bądź zawiadomić go o ich przybyciu. Stacje, które same dostarczają przesyłki odbiorcom, podają o tem do wiado-

mości przez wywieszenie w ekspedycji towarowej odpowiedniego ogłoszenia. O przybyciu innych przesyłek kolej powinna odbiorcę zawiadomić.

8. Kolej może wskazać w taryfie, że przeładowanie towarów w połączeniach kolejowych i wodnych z wagonów na statki lub odwrotnie ma być dokonane przez samą kolej, albo przez specjalnych przedsiębiorców pod warunkiem uiszczenia opłat, wskazanych w taryfie lub w specjalnem obwieszczeniu. Osoby, użyte do tego przeładowania, uważane są w myśl art. 5 za pracowników kolejowych.

9. Przy wydaniu przesyłki i pobraniu należności odbiorca otrzymuje list przewozowy z pokwitowaniem. Poza tem pokwitowaniem nie mogą być wymagane inne poświadczenia, np. o należytem lub w terminie skutecznem wydaniu. Towary, które wyładowuje sama kolej, powinny być oddane odbiorcy do zabrania na rampach wyładunkowych, inne towary — na placach wyładunkowych. Odbiorca powinien okazać list przewozowy opłacony i pokwitowany.

Art. 77. Sprawdzanie ilości, wagi i zawartości przesyłek na stacji przeznaczenia.

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

2. Kolej jest obowiązana dokonać żadanego sprawdzenia ilości i wagi przesyłek wagonowych jeżeli posiada potrzebne do tego urządzenia wagowe, oraz jeżeli charakter przesyłki i warunki przewozowe pozwalają na ustalenie ilości sztuk. Jeżeli żądanie sprawdzenia wagi będzie na skutek powyższych przyczyn uchylone, odbiorcy przysługuje prawo na najbliższej odpowiedniej wadze dokonać takiego sprawdzenia w obecności osoby, upoważnionej przez kolej. Obowiązany on jest jednak pokryć powstałe skutkiem tego kosztu wraz ze zwrotem wynagrodzenia osoby upoważnionej.

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

Art. 78. Dostawa przesyłki.

1. Kolej może dostarczać przesyłki drobne 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. Obsługa przedsiębiorstwa przewozowego powinna posiadać przy sobie taryfę opłat przewozowych i okazywać ją na żądanie osób zainteresowanych.

2. Odbiorca jest uprawniony odebrać przesyłkę osobiście nawet na tych stacjach, na których dostawę 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 piśmiennie przed przyjściem przesyłki. Kolej może jednak ze względu na ogólny interes przewozowy ograniczać lub zawieszać prawo to odbiorcy chwilowo, a w razach wyjątkowych i na czas dłuższy.

3. Jeżeli przesyłka ma być dostarczona do składu zarządu celnego lub podatkowego, leżącego poza obreębem 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 o przybyciu przesyłki (art. 76 ust. 7) według własnego uznania: pocztą, depeszą, telefonogramem, albo też pismem przez specjalnego posłańca. Na żądanie piśmienne odbiorcy kolej może ustalić i inny sposób zawiadomienia go.

2. Zawiadomienie o przesyłkach zwyczajnych powinno nastąpić zaraz po przygotowaniu towaru do odbioru, o przesyłkach pośpiesznych — nie później niż w 4 godziny po przybyciu. Zawiadomienie o przesyłkach pośpiesznych, które przybyły w dniu powszednie po godzinie 4-ej po południu, a w niedziele i w święta po godz. 10 tej rano, obowiązuje kolej dopiero nazajutrz rano.

3. Zawiadomienie uważa się za spełnione z chwilą nadania listu na pocztę, wysłania depeszy czy posłańca, bądź zawiadomienia przez telefon.

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

5. Nie zawiadamia się odbiorcy, jeżeli on zrzekł się tego piśmiennie. Jednak co do przesyłek, mających pozostać na składzie stacji przeznaczenia, nie zawiadamia się odbiorcy, jeżeli nadawca nie zastrzegł tego wyraźnie w liście przewozowym przy nadaniu towaru.

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

Art. 80. Terminy odbioru przesyłek.

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

2. Terminy do odbioru przesyłek, które obowiązany jest wyładować 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 postawione do wyładowania, to początek terminu odracza się do czasu ich postawienia. Kolej może wymagać, aby przesyłki były wyładowane i zabrane przez odbiorcę podczas godzin służbowych.

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

4. W niedziele i dni świąteczne wydawane być mają tylko przesyłki pośpieszne, jeżeli nie stoją na przeszkodzie czynności celne lub podatkowe.

5. Do terminu zabrania przesyłki nie wlicza się niedziel i dni świą-

tecznych, jak również czasu trwania formalności celnych, podatkowych lub policyjnych, jeżeli przytem nie powstała inna zwłoka z winy nadawcy lub odbiorcy.

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 o 2-ej godzinie popołudniu. Jeżeli niedziela i dnie świąteczne następują po sobie, wówczas postojowe pobiera się tylko za jeden dzień.

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, terminów wolnych od składowego i postojowego oraz podwyższania opłaty składowego i postojowego. W tym przypadku należy stosować przepisy, podane w art. 75 ust. 5.

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 (art. 73 ust. 6). Nadawca może w liście przewozowym wyrazić żądanie, aby o przybyciu 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.

2. Jeżeli odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki i nadawcę o tem zawiadomiono, wówczas przesyłka może być wydana tylko za zgodą nadawcy. We wszystkich innych przypadkach, w których zawiadomiono już nadawcę o nieodebraniu przesyłki, należy przesyłkę wydać odbiorcy gdyby on się zgłosił później po jej odbiór jedynie wówczas jeżeli w tym czasie 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 ekspedytora albo u składnika na koszt i odpowiedzialność osoby, uprawnionej do rozporządzenia przesyłką, za pobraniem wszystkich ciążących na niej należności.

4. Oprócz tego kolei przysługuje prawo sprzedąć możliwie najkorzystniej bez dalszych formalności: a) bezzwłocznie takie przesyłki, które nie mogą być wydane, a ulegają szybkiemu zepsuciu, lub też wobec warunków miejscowych nie mogą być przyjęte na skład lub przekazane ekspedytorowi, lub oddane składnikowi prywatnemu, b) w 4 tygodnie po upływie czasu wolnego od składowego — przesyłki nie odebrane ani przez odbiorcę, ani przez nadawcę. Jeżeli jednak wartość tych przesyłek wskutek dłuższego przechowania mogłaby uleść znacznemu zmniejszeniu, albo też

koszta 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 uskutecznienie sprzedaży opłatę, ustaloną w taryfie.

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.

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 ekspedytorowi lub 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.

Art. 82. Ustalenie przez kolej braku wagi towaru lub jego ilości, uszkodzenia lub zaginięcia przesyłki.

1. Jeżeli kolej zauważy lub poweźmie przypuszczenie o braku wagi albo ilości towaru, jak również o uszkodzeniu przesyłki, albo osoba, uprawniona do rozporządzania przesyłką, zawiadomiła o tem, 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. Tak samo protokularynie powinna kolej ustalić i zaginięcie przesyłki.

2. O wyniku dochodzenia należy zawiadomić uprawnioną osobę w razie jej żądania.

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

4. Jeżeli dochodzenie, podjęte na żądanie uprawnionego do rozporządzania przesyłką, nie stwierdzi braku wagi 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 braków przesyłki przez rzeczoznawców albo przez sąd.

Niezależnie od postępowania, przewidzianego w art. 82, każdy uczestnik umowy o przewóz może żądać określenia przez rzeczoznawców, wyznaczonych z urzędu, rozmiarów uszkodzenia lub braku wagi przesyłki. Do tego sprawdzenia należy wezwać przedstawiciela kolei. Przepisy niniejsze nie zmieniają w niczem przepisów przewodu cywilnego o zabezpieczeniu dowodów.

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

Kolej ponosi odpowiedzialność za straty, wynikłe wskutek zaginięcia, braku wagi 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, mianowicie z powodu zepsucia wewnętrznego, ulatniania się lub wycieku.

Art. 85. Ograniczenie odpowiedzialności odnośnie do miejsca przeznaczenia.

1. Jeżeli w liście przewozowym wskazane jest miejsce przeznaczenia, 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 może przyjąć obowiązki ekspedytora.

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

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

1. Kolej nie ponosi odpowiedzialności:

- a) za straty, wynikłe z niebezpieczeństwa połączonego z przewozem towarów, które wedle niniejszych przepisów, albo wedle taryfy, albo też stosownie do osiągniętego z nadawcą porozumienia, wyrażonego w liście przewozowym, naładowane są na wagony niekryte; nie dotyczy to jednak wypadków widocznego zmniejszenia się wagi lub zaginięcia całych sztuk przesyłki;
- b) za straty, powstałe wskutek niebezpieczeństwa, połączonego z brakiem lub wadliwością opakowania towarów, które, chociaż z powodu swych właściwości wymagają opakowania dla ochrony przed zaginięciem lub uszkodzeniem, były jednak, zgodnie z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym oddane do przewozu bez opakowania lub w opakowaniu niedostatecznym;
- c) za straty, powstałe wskutek niebezpieczeństwa, połączonego z załadowaniem, wyładowaniem lub wadliwym sposobem naładowania towarów, których naładowanie i wyładowanie, stosownie do niniejszych przepisów lub w myśl taryfy, lub też wskutek osiągniętego z nadawcą i wyrażonego w liście przewozowym porozumienia, powinny być dokonane przez nadawcę lub odbiorcę;
- d) za straty, powstałe wskutek niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem towarów, które dla swych przyrodzonych właściwości narażone są na szczególne niebezpieczeństwo zaginięcia, braku lub uszkodzenia wskutek połamania, rdzy, wewnętrznego zepsucia, wzmoczonego wycieku, usychania lub rozsypania;
- e) za szkody, powstałe wskutek szczególnego rodzaju niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem zwierząt żywych;
- f) za szkody, wynikłe z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem przesyłek lub zwierząt, którym stosownie do niniejszych przepisów, wymagań taryfy albo porozumienia z nadawcą, wyrażonego w liście przewozowym, towarzyszyć powinien dozorca.

2. Jeżeli tylko z okoliczności wynika, iż szkoda mogła powstać z powodów, wymienionych w ustępie 1-ym, należy uważać, że szkoda wynikła rzeczywiście z tego powodu.

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

Art. 87. Ograniczenie odpowiedzialności za brak wagi.

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

- a) 2% wagi pierwotnej w razie przewozu towarów płynnych, wilgotnych oraz następujących suchych: tartego i mielonego drzewa farbiarskiego, kory, korzeni, tytoniu krajanego, tłuszczów i olejów twardych, świeżych owoców, świeżych liści tytoniowych, wełny owczej, skór wyprawionych i niewyprawionych, owoców suszonych i smażonych, żył, kopyt, rogów, kości (całych i mielonych), ryby suszonej, chmielu, kitu świeżego;
- b) 1% 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 jednakowego towaru, powinny być określone dla każdej sztuki osobno, 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, na rachunek straty w wadze nie potrącone być nie może.

5. Przytoczone wyżej postanowienia nie przesądzą 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 to oblicza się wedle zwyczajnych cen handlowych, a w razie ich braku, podług 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 lub innych wydatków oraz już uiszczone przewoźne. Minister kolei ma prawo, w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, ustanawiać czasowo normy, ograniczające wysokość odszkodowania, przypadającego za zaginięcie, uszkodzenie lub brak przesyłki.

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

3. Przypadki, 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 wagi lub uszkodzenie przesyłki, jeżeli stosowanie tych taryf wyjątkowych pociąga obniżenie opłaty przewozowej w porównaniu z taryfami normalnymi na całej odległości 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 wagi lub uszkodzenie przedmiotów, wyszczególnionych w art. 54 ust. 2B.

3. Co do wypadków, kiedy 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, może przy jego odbiorze zgłosić 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 piśmiennie.

2) W ciągu dni 30, po otrzymaniu zawiadomienia, osoba uprawniona może zażądać, aby przesyłka była jej zwrócona bez kosztów dodatkowych na stację nadawczą lub przeznaczenia. Pobrane odszkodowanie powinno być zwrócone kolei po potrąceniu odszkodowania za ewentualne straty z powodu przekroczenia terminu dostawy stosownie do art. 94.

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

Art. 92. Ubezpieczenie dostawy.

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

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

3. Jeżeli, w myśl art. 88 i 89, odpowiedzialność kolei jest ograniczona, ubezpieczenie dostawy nie może przekraczać tej sumy, jaka jest przewidziana przy zastosowaniu ograniczenia.

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

Jeżeli dostawa była ubezpieczona, to w razie zaginięcia, braku wagi 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 jest uiścić odszkodowanie za udowodnioną stratę, a mianowicie:

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

- b) jeżeli dostawa była ubezpieczona — do wysokości sumy ubezpieczenia.
- 2. Jeżeli szkoda nie powstała wskutek przekroczenia terminu dostawy lub też nie została udowodniona, kolej winna uiścić:
 - a) jeżeli dostawa nie była ubezpieczona — za każdy dzień przekroczenia terminu dostawy 50% 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.
- 3. Żądania odszkodowań, wypływające z powyższych przepisów, mogą być zgłaszane równocześnie z żądaniem odszkodowania za zaginiony towar, brak wagi 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 przypadkach, kiedy przekroczenie terminu dostawy powstało z przyczyn, które nie były przez nią wywołane, ani nie mogły być przez nią usunięte.

Art. 95. Odszkodowanie w razie zlej woli lub udowodnionego niedbalstwa pracowników kolei.

Jeżeli szkoda powstała wskutek zlej woli lub udowodnionego niedbalstwa pracowników kolei, we wszystkich wypadkach odszkodowanie powinno być uiszczone w całej sumie wyrządzonej szkody.

Art. 96. Utrata prawa do odszkodowania.

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

Art. 97. Utrata prawa do zgłoszenia roszczeń z chwilą uiszczenia opłaty przewozowej i przyjęcia przesyłki.

- 1. Z chwilą, kiedy przewoźne i inne ciężące 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 zlej woli lub udowodnionego niedbalstwa pracowników kolei;
 - b) roszczenia o odszkodowanie za straty, powstałe wskutek przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zostały zgłoszone piśmiennie do jednej ze wskazanych w art. 100 kolei, nie później jak w ciągu dni 14, nie licząc dnia odbioru przesyłki;
 - c) roszczenia o wynagrodzenia 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 stwierdzone z winy kolei;

d) roszczenia o nieprawidłowo pobrane dopłaty do przewoźnego, 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 był list przewozowy i wszystkie opłaty kolei uiścił.

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 za zaginiony towar, brak jego lub uszkodzenie, albo za przekroczenie terminu dostawy.

1. Roszczenia do kolei z powodu zaginięcia przesyłki, braku wagi lub uszkodzenia, jak również z powodu przekroczenia terminu dostawy wygasają po upływie 6 miesięcy.

2. Przedawnienie liczy się w wypadkach uszkodzenia lub braku wagi od dnia wydania przesyłki, w wypadkach zaginięcia lub przekroczenia terminu dostawy — od dnia upływu terminu dostawy.

3. Bieg przedawnienia zawiesza się od chwili złożenia kolei roszczenia na piśmie. W razie odmowy termin przedawnienia liczy się na nowo od dnia, kiedy kolej zawiadomi o tem petenta piśmiennie i zwróci mu załączone przy podaniu dowody. Dalsze poszukiwania wszczynane w tej sprawie, skierowane bądź do kolei, bądź do władz przełożonych, nie zawieszają biegu przedawnienia.

4. Przerwy w biegu przedawnienia mogą mieć miejsce tylko na zasadzie ogólnych przepisów prawnych.

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

1. Tylko osoba, która ma prawo rozporządzać przesyłką, jest uprawnioną do dochodzenia wobec kolei praw, wypływających z umowy o przewóz, z wyjątkami, wskazanymi w art. 60 i 70. Prawo to może być przekazane tylko przez odbiorcę nadawcy lub przez nadawcę odbiorcy. Innym osobom prawo to przekazane być nie może.

2. Jeżeli nadawca, któremu przysługuje prawo rozporządzania przesyłką, nie może przedstawić wtórnika listu przewozowego, to może on zgłosić roszczenie tylko za zgodą odbiorcy, jeżeli nie udowodni, że odbiorce rzekł się 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 wagi 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 piśmiennie petenta.

Art. 100. Odpowiedzialność kolei, uczestniczących w przewozie przesyłki.

1. Kolej, wysyłająca przesyłkę, ponosi odpowiedzialność za przewóz aż do chwili wydania przesyłki odbiorcy bez względu na to, czy przewóz ten odbywa się tylko po własnej linii, czy też i po liniach innych kolei.

2. Każda kolej następna, przyjmując przesyłkę wraz z pierwotnym listem przewozowym, przystępuje tem samem do umowy o przewóz i przyjmuje na siebie całkowity obowiązek przewozu stosownie do brzmienia listu przewozowego.

3. Roszczenia, wypływające z umowy o przewóz, mogą być kierowane w drodze powództwa tylko do kolei, wysyłającej przesyłkę, albo do kolei, która ostatnio przyjęła przesyłkę wraz z listem przewozowym. Nie zmniejsza to w niczem prawa wzajemnego regresu poszczególnych kolei do siebie. Wybór kolei należy do powoda. Prawo wyboru ustaje z chwilą wszczęcia powództwa sądowego.

4. Roszczenia, oparte na umowie o przewóz, mogą być w drodze powództwa wzajemnego lub wyłączenia skierowywane i do innych kolei, poza wymienionemi wyżej, o ile powództwo to lub wyłączenie wypływa z tej samej umowy.

Minister Kolei Żelaznych;
K. Bartel

POSTANOWIENIA O PRZEWOSIE ZWIERZĄT ŻYWYCH

(Art. 50 ust. 2).

Art. 1. 1. Zwierzęta żywe przewozi się pociągami bydłecemi, towarowymi, a na szczególne zarządzenie kolei także osobowemi.

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

Art. 2. O zamierzonym przewozie zwierząt nadawca obowiązany jest piśmiennie 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 48 godzin przed dostarczeniem ładunku na stację, tudzież złożyć kaucję od każdego zamówionego wagonu w wysokości, przewidzianej w taryfie, w wykazie opłat dodatkowych.

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 (klapy powietrzne), zamykane od wewnątrz. Podłogi muszą być szczelne, aby nie było przeciągu z dołu i 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 drewnianymi 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 można nadawać zwierząt skrzepowanych.

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 całowagonowych. 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 nad 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 torfowym 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 za pomocą 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 jest rzeczą nadawcy. List przewoźny ma być zaopatrzony w świadectwo lekarza weterynarii, zaświadczające, iż zwierzęta są zdrowe, a w szczególności wolne od chorób zaraźliwych.

2. Przy ładowaniu zwierząt do wagonów trzeba mieć na względzie, że nie wolno ładować zwierząt dużych tak, by stały stłuczone 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 uszkodzenie zwierząt na głowie lub zadzie przez otarcie się i t. p. było wykluczone. 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 łat 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 podściółki za opłatą, oznaczoną w taryfie.

Art. 6. 1. Wysyłający powinien przed załadowaniem nakarmić i напоić zwierzęta, których przewóz potrwa przypuszczalnie 24 godzin 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, przewozi się bezpłatnie w ilościach, określonych w taryfie, i przytem o ile jest załadowany do wagonu, w którym mieszczą się zwierzęta.

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 zaopatrzony w odpowiednie statki i podściółki.

2. Dozorców powinno być nie więcej, niż jeden na wagon, a nie mniej, niż jeden na cztery wagony. Bez względu na to, czy dozorca będzie odbywać podróż w wagonie osobowym, czy też w braku takiego wagonu —

w towarowym, ma się każdy dozorca zaopatrzyć w bilet trzeciej klasy do stacji przeznaczenia.

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 przedsiębrane zawsze tylko ze 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, a w razie, jeżeli je dostarczy kolej, nadawca płaci należności, przewidziane w taryfie względnie cenę ich wartości.

Przepisy, dotyczące przedmiotów, przyjmowanych do przewozu kolejami warunkowo.

(Art. 54 ust. 2A.).

I. Przedmioty zagrażające niebezpieczeństwem wybuchu*).

Ia Materiały wybuchowe (miotające i kruszące).

Dopuszczone do przewozu:

Grupa I.

Materiały strzelnicze i rozsadzające, uznane za bezpieczne przy zwykłych czynnościach, połączonych z przewozem:

- a) preparaty rozsadzające, zabezpieczone przed wybuchem, ze składów rządowych oraz koncesjonowane materiały rozsadzające, uznane za bezpieczne przy zwykłych czynnościach ręcznych, jeżeli na przewóz ich złożono zezwolenie władzy rządowej;
- b) nitroceluloza (bawełna strzelnicza, bawełna kleinowa, o ile odpowiada warunkom trwałości, a mianowicie:
 - α) w postaci kłaczków i nieprasowana z zawartością wody lub alkoholu nie mniej niż 25% (75 części stałych i 25 części ciekłych);
 - β) prasowana, z zawartością nie mniej niż 15% wody (85 części stałych i 15 części wody), (patrz także grupę II.c);
- c) trójnietrotoluol, tak zwany trójnietrotoluol ciekły (obojętna mieszanina nitrowanych toluolów, ciekła w temperaturze zwykłej); materiały

*) 1. Przedmioty, zagrażające niebezpieczeństwem wybuchu, których przewóz kolejami nie jest dozwolony, można przyjmować do przewozu tylko w ilościach nie większych nad 0,5 kg., jeżeli rzeczony przedmioty przeznaczone są dla celów doświadczalnych i wysyłane na zlecenie władz rządowych. Nadawca powinien okazać zaświadczenie władzy, na zlecenie której takie przedmioty mają być przewożone koleją. Zaświadczenie to powinno zawierać wskazówki co do sposobu opakowania i powinno być dołączone do listu przewozowego.

2. Do przesyłek władz wojskowych, jak również do przesyłek, nadawanych przez osoby prywatne, na zlecenie władz wojskowych, stosują się przepisy oddzielne.

- te nie powinny być bardziej niebezpieczne niż chemicznie czysty trójnitrotoluol;
d) kwas pikrynowy.

Grupa II.

Materiały strzelnicze i rozsadzające, łatwo wybuchające:

- a) proch strzelniczy i rozsadzający;
- b) materiały rozsadzające ze składów rządowych i koncesjonowane materiały rozsadzające, jeżeli na przewóz ich złożono zezwolenie władzy rządowej;
- c) nitroceluloza (bawełna strzelnicza, bawełna kleinowa), jeżeli odpowiada warunkom trwałości, a mianowicie:
 - α) nieprasowana z zawartością nie mniej niż 15% wody (85 części stałych i 15 części wody), (patrz grupę I b);
 - β) prasowana w formie naboju z powłką parafinową;
- d) inne przedmioty wybuchowe, jeżeli na przewóz ich zostało złożone specjalne zezwolenie władz rządowych.

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

Grupa I.

1. (1) **Preparaty rozsadzające**, wymienione w grupie I pod lit. a), mogą być przewożone tylko w takiej postaci, w osłonach i opakowaniu, jakie są przepisane w zezwoleniu, wydanym przez władzę rządową na przewóz tych preparatów. Naczynia muszą mieć napis oznaczający nazwę preparatu, ściśle zgodną z tą, jaka jest wymieniona w zezwoleniu oraz słowa: „Materiał wybuchowy grupy I”, imię i nazwisko lub firmę wytwórcy, nazwę fabryki, datę wyrobu oraz datę i liczbę zezwolenia władzy rządowej na przewóz. Napis należy umieścić na naczyniu w ten sposób, by go nie można było otworzyć bez rozerwania napisu. Każde naczynie powinno być zaplombowane wyraźnie odcisniętą plombą fabryki.
(2) przepisy niniejsze stosują się do przewozu preparatów wybuchowych ze składów rządowych z wyjątkiem tych przypadków, w których obowiązują przepisy specjalne.
2. **Nitroceluloza** (bawełna strzelnicza, bawełna kleinowa), wymieniona w grupie I pod lit. b), (α) i β), musi być ściśle zapakowana w trwałe i dobrze zamknięte naczynia drewniane o grubych ścianach, nieprzepuszczające wody ani alkoholu. Zamiast naczyń drewnianych można używać także t. zw. amerykańskich beczek tekturowych. Naczynia nie mogą być zabijane gwoździami żelaznymi i muszą być zaopatrzone w napis: „Nitroceluloza wilgotna z grupy I”.
3. **Trójnitrotoluol** (lit. c) musi być szczelnie zapakowany w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane, zamiast których można używać także t. zw. amerykańskich beczek tekturowych. Naczynia muszą być zaopatrzone w napis: „Trójnitrotoluol z grupy I”.

Tak zwany **trójnitrotoluol ciekły** można pakować nietylko do mocnych, szczelnych i bezpiecznie zamkniętych naczyń drewnianych, lecz również i do naczyń żelaznych; naczynia te mają mieć szczelne zamknięcie, które jednakże w razie pożaru mogłoby się

otworzyć pod ciśnieniem gazów, wytwarzających się wewnątrz naczynia tak, by niebezpieczeństwo rozerwania naczynia było wyłączone. Naczynia muszą być zaopatrzone w napis „Trójnیتrotoluol ciekły grupy I”.

4. **Kwas pikrynowy** (lit. d) musi być zapakowany tak samo, jak wyżej pod liczbą 3. Do pakowania nie można używać ołowiu.

Grupa II.

1. (1) **Proch strzelniczy i rozsadzający gr. II. a)** musi być zapakowany tak samo, jak wyżej pod liczbą 3, przyczem naczynia muszą być tak szczelne, by zabezpieczyły proch od rozsypywania się lub od rozpylania. Naczynia powinny być bez gwoździ, śrub, obręczy, zawiasów lub jakiegokolwiek okucia żelaznego. Można także używać naczyń metalowych, jakie przewidziane są dla trójnیتrotoluolu ciekłego z grupy I (licz. 3.) oprócz naczyń żelaznych.

(2) Przed zapakowaniem w naczynia proch ziarnisty należy zsytać do gęstych, mocnych worków, a mączkę prochową do torb skórzanych lub worków z podwójnej tkaniny.

(3) Waga brutto jednego naczynia nie może przewyższać 130 kg.

(4) Naczynia muszą mieć napis: „Proch strzelniczy”, „Proch rozsadzający grupy II”. Przy przesyłkach, pochodzących z zagranicy lub tranzytowych, powinno być podane także imię i nazwisko lub firma wytwórcy.

2. **Materiały rozsadzające gr. II. b)** można przewozić w postaci, osłonach, opakowaniu itd. jakie są przewidziane wyżej pod licz. 1 (1.) i (2.), dla preparatów rozsadzających gr. I. a). Prócz tego naczynia muszą mieć napis: „Materiał rozsadzający grupy II”. Na naczyniach ma być umieszczony przepis o sposobie otwierania i zamykania naczynia.

3. (1) **Nitroceluloza gr. II. c)** musi być zapakowana w mocne naczynia drewniane, nieprzepuszczające wody, bez obręczy lub innych wiązań żelaznych i tak ściśle, aby zawartość naczyń nie mogła się poruszać wewnątrz naczynia zewnętrznego i powodować tarcia. Nie można też naczyń zabijać gwoździami żelaznymi. Prócz naczyń drewnianych można używać także t. zw. amerykańskich beczek tekturowych.

(2) Naboje należy pozawijać mocnym papierem pakunkowym w oddzielne paczki przed ich ułożeniem do naczyń.

(3) Naczynia muszą mieć napis: „Nitroceluloza gr. II”.

4. **Inne materiały wybuchowe gr. II. d):**

Przedmioty, przyjęte do przewozu wyjątkowo, muszą być zapakowane podług wskazówek, jakie są określone dla każdego poszczególnego przypadku.

B. Nadawanie.

(1) Materiałów strzelniczych rozsadzających gr. II nie można nadawać do przewozu w przesyłkach pośpiesznych.

(2) Kolej nie może też przyjmować do przewozu tych materiałów do takich stacji, do których przewóz ich jest wzbroniony.

(3) Kolej może ograniczyć przyjmowanie takich przesyłek do pewnych dni i pociągów, których przewóz nie odbywa się pociągami specjalnymi. Wyznaczanie takich dni oraz pociągów jest rzeczą odnośnych zarządów kolejowych lecz podlega zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

(4) Przewoźne za przesyłki materiałów wybuchowych należy opłacać przy nadaniu. Przesyłki te nie mogą być obciążane zaliczeniami, jak również nie jest dopuszczalne ubezpieczenie terminu ich dostawy.

(5) Wyjawszy przypadki 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 wysłaniem i przedłożyć równocześnie dokładnie sporządzony list przewozowy. Przesyłka powinna być dostarczona w porze dziennej, oznaczonej przez biuro ekspedycji.

(6) Przesyłki, nadawane do przewozu pociągami specjalnymi, nadawca obowiązany jest zgłosić w ekspedycji stacji nadawczej najmniej na 8 dni przed ich wysłaniem z podaniem stacji przeznaczenia.

C. Zaświadczenia. Listy przewozowe.

(1) Co do tego, czy wymagane są i jakie zaświadczenia na przewóz materiałów strzelniczych i rozsadzających, stanowią o tem oddzielne przepisy prawne.

(2) Pozatem obowiązują postanowienia następujące:

1. Do każdej przesyłki materiałów wybuchowych gr. I. lic. b), c) i d) oraz grupy II, lit. c) musi być dołączone zaświadczenie chemika, uznanego przez zarząd kolejowy, że części składowe materiału wybuchowego ściśle odpowiadają warunkom, wymienionym w punkcie I a) załącznika B do „Przepisów przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”; prócz tego w liście przewozowym nadawca powinien zamieścić oświadczenie, iż opakowanie przesyłki odpowiada ściśle odnośnym przepisom co do opakowania.
2. Na liście przewozowym nadawca obowiązany jest umieścić napis
a) przy przesyłkach materiałów gr. I: „Materiały strzelnicze i rozsadzające gr. I”,
b) przy przesyłkach materiałów gr. II: „Materiały strzelnicze i rozsadzające gr. II”.
3. Do przesyłek materiałów gr. II, prócz powyższych, stosują się przepisy następujące:

Nazwę materiału wybuchowego, zamieszczoną w liście przewozowym, należy uwidocznic przez podkreślenie atramentem lub ołówkiem czerwonym, List przewozowy powinien zawierać prócz danych o liczbie, rodzaju, znakach i numerach naczyń, także wagę brutto każdego naczynia z osobna.

D. Środki przewozowe.

(1) Materiały powyższe można przewozić tylko w wagonach krytych, w których niema przewodników elektrycznych lub jakichkolwiek przyrządów i urządzeń, pozostających pod napięciem prądu elektrycznego, jako oświetlenia itp.

(2) Do przewozu kwasu pikrynowego nie wolno używać wagonów wybitych lub krytych ołowiem.

(3) Do przewozu materiałów strzelniczych i rozsadzających gr. II stosują się, prócz powyższych, przepisy następujące:

- a) do przewozu mogą być używane wagony tylko ze sprężynowemi zdezkami (buforami) i ciągłami, z mocnym i bezpiecznym dachem, szczelnemi ścianami i dobrze zamykającemi się drzwiami, możliwie bez urządzeń hamulcowych;
- b) nie wolno używać wagonów z wystającemi wewnątrz gwoździemi, śrubami żelaznemi itp.;

- c) drzwi i okna wagonu powinny być zamknięte i uszczelnione, przy czym do uszczelnienia zamknięcia drzwi i okien wagonu nie wolno używać papieru;
- d) nie wolno używać wagonów, których łożyska osiowe świeżo odnowiono, ani też takich, których termin rewizji w warsztatach wkrótce upływa;
- e) przesyłki należy przewozić od stacji nadawczej do stacji przeznaczenia w tym samym wagonie, możliwie bez przeładunku;
- f) na wagonach należy nalepić kartki z niebiesko wydrukowanym napisem: „Towary łatwo wybuchające gr. II”.

E. Ładowanie.

(1) Materiałów wybuchowych grup I i II nie wolno ładować do jednego wagonu razem z amunicją gr. II i z przedmiotami, wymienionymi pod liczb. Ic, Id, Ie, II, III, i V, tudzież z materiałami łatwopalnymi*). Nie wolno ładować również kwasu pikrynowego razem z ołowiem.

(2) Przy ładowaniu naczyń, napełnionych materiałem wybuchowym, należy starannie unikać wszelkich wstrząszeń, w szczególności zaś nie wolno naczyń takich przewracać, toczyć, przesuwac, a także obracać po ziemi lub podłodze około jednego punktu oparcia, można je tylko przenosić i to z wielką ostrożnością, chroniąc przed uderzeniem.

(3) Przy ładowaniu materiałów wybuchowych należy przestrzegać, co następuje:

- a) naczynia muszą być ułożone w wagonie tak mocno, żeby się nie mogły poruszać, przewracać, przetaczać lub spadać z górnych warstw i żeby wogóle były zabezpieczone przed wstrząśnieniami; beczki i faski należy układać rzędem równoległym do ścian wagonu i zabezpieczyć je od przetaczania i poruszania się podkładami drewnianymi, owiniętymi w miękki materiał;
- b) wagony mogą być załadowane tylko do $\frac{2}{3}$ części ich ładowności; wysokość ładunku w wagonie nie może w zasadzie przewyższać 1,3 metra, z wyjątkiem, gdy się ładuje warstwami i to najwyżej 3 warstwy naczyń, ułożonych jedna na drugiej;
- c) do jednego wagonu wolno ładować nie więcej niż 1000 kg. razem z innymi towarami, (niezawierającymi przedmiotów łatwopalnych*), które należy ładować przed naładowaniem materiałów wybuchowych, a wyładować po wyładowaniu tych ostatnich;
- d) materiałów wybuchowych nie można ładować z magazynów i ramp towarowych, lecz tylko w miejscach możliwie oddalonych, na bocznicach, i o ile możliwości na krótko przed odejściem pociągu, którym mają być przewożone; ładowanie, które zawsze się dokonywa pod dozorem osób fachowych, jest obowiązkiem nadawcy; specjalne przyrządy do naładowania, przewożenia i wyładowania (podkłady, podściółka i t. p.) obowiązany jest dostarczyć nadawca, przy czym przedmioty te wydaje kolej odbiorcy wraz z towarem;
- e) osoby obce, których obecność przy ładowaniu nie jest niezbędną, nie mogą być dopuszczane na place ładunkowe, a w każdym razie powinny trzymać się z dala od miejsca ładowania, przy czym, jeżeli ładowanie wyjątkowo, z konieczności musi się odbywać przy oświetleniu sztucznym, należy mieć na uwadze, by latarnie były umieszczane możliwie wysoko i mocno, by się nie mogły

*) Do przedmiotów łatwopalnych nie zaliczają się: węgiel kamienny, brunatny, koks i drzewo.

poruszać; używanie latarni naftowych do oświetlenia jest niedopuszczalne.

Przy materiałach strzelniczych i rozsadzających z grupy II należy nadto przestrzegać następujące środki ostrożności.

F. Środki ostrożności na stacjach i podczas jazdy.

(1) Zarówno przy ładowaniu jak i podczas jazdy i przy wyładowaniu nie wolno wewnątrz ani też w pobliżu wagonu palić tytoniu, zbliżać się, a tembardziej wchodzić do wagonu ze światłem otwartym lub wogóle z ogniem.

(2) W razie przejazdu parowozu obok miejsca ładowania czynność tę należy przerwać, drzwi wagonu zamknąć szczelnie, pozostały do załadowania materiał nakryć dobrze i starannie oponą lub płótnem. Przejeżdżający parowóz powinien w miarę możliwości, nawet przy spotkaniu na otwartej przestrzeni, mieć zamknięte drzwiczki paleniska i popielnik; rurka przewiewna nie powinna być zwężona.

(3) Wagony, ładowane materiałami wybuchowemi, należy ustawić w pociągu tak, by je oddzielały od parowozu przynajmniej 4 wagony ładowane innemi towarami niezawierającemi przedmiotów łatwopalnych, ani tembardziej innych wybuchowych*).

(4) Wagonów z materiałami wybuchowemi nie wolno jest puszczać podczas manewrowania luzem, lecz należy je sprząc z parowozem i dostawić przy sprzęganiu z innemi wagonami z największą ostrożnością.

(5) Podczas dłuższych postojów w drodze na stacjach wagony z materiałami wybuchowemi powinny być ustawione na torach bocznych możliwie oddalonych od miejsc zabudowanych.

G. Wyznaczanie pociągów i ustawianie w nich wagonów z materiałami wybuchowemi.

(1) Materiałów strzelniczych i rozsadzających nie wolno jest przewozić pociągami osobowemi; pociągami **zaś mieszanemi** wolno tylko wtedy, gdy na danej linii niema pociągów towarowych.

(2) Pociągami mieszanemi można przewozić tylko w ilościach, nieprzekraczających 1000 kg. ogólnej wagi (brutto).

(3) Wagony z materiałami strzelniczymi i rozsadzającymi należy ustawiać w pociągu jaknajdalej od parowozu i w każdym razie tak, żeby je poprzedzały przynajmniej 4 wagony, a za niemi zaś następowały przynajmniej 3 wagony, niezawierające materiałów łatwopalnych. Wszystkie te wagony powinny być dobrze sprzężone; sprzęgła należy starannie obejrzeć na każdej stacji tam, gdzie czas postoju pociągu na to pozwala. Przed i za wagonem, ładowanym materiałami wybuchowemi w ilości, nieprzewyższonej 100 kg. wagi brutto wystarczy jeden wagon ochronny (nie zawierający materiałów łatwopalnych). Wagony, zawierające materiały wybuchowe w mniejszych ilościach, do 35 kg, mogą być nie oddzielane wagonami ochronnemi.

(4) Na wagonach, załadowanych materiałami strzelniczymi i rozsadzającymi, jak również na wagonie, który się znajduje tuż za niemi i tuż przed niemi, nie można obsadzać hamulców. Natomiast na końcu pociągu powinien się znajdować przynajmniej jeden hamulec obsługony.

*) Patrz uwagę do ust. F (3).

H. Dozór nad przedmiotami wybuchowemi.

Przy nadaniu do przewozu więcej niż jednego wagonu z materiałami wybuchowemi nadawca obowiązany jest wyznaczyć specjalnego dozorcę. Jednemu dozorczy można powierzać nie więcej niż trzy wagony. Dozorcy nie mogą zajmować miejsca w tym samym wagonie, gdzie się znajdują materiały wybuchowe.

J. Zawiadomienie stacji przechodnich i stacji przeznaczenia.

(1) Jeżeli przesyłka, ważąca więcej niż 1000 kg. brutto, ma przejść na inną kolej, należy jaknajwcześniej zawiadomić telegraficznie stację odbiorczą kolei sąsiedniej i wskazać, kiedy i jakim pociągiem ma ona nadejść do tej stacji.

(2) Ostatnia stacja zdawcza (przechodnia) obowiązana jest zawiadomić telegraficznie stację przeznaczenia o przybyciu przesyłki materiałów wybuchowych, ważących więcej niż 1000 kg. brutto. Ten sam obowiązek ma stacja nadawcza, jeżeli leży w obrębie tego samego zarządu kolejowego, co stacja przeznaczenia.

K. Przybycie na stację przeznaczenia i wydanie przesyłki.

(1) Stacja przeznaczenia, po otrzymaniu wymienionego wyżej, w ust. J. zawiadomienia, powinna bezzwłocznie zawiadomić odbiorcę o wysłaniu przesyłki i prócz tego, po przybyciu jej na stację przeznaczenia, natychmiast zawiadomić go o nadejściu przesyłki. Odbiorca obowiązany jest zabrać przesyłkę bezzwłocznie.

(2) Wyładowanie przesyłki z wagonów odbywa się, w miarę możliwości, bezpośrednio przed jej odbiorem, jeżeli te wagony pozostają na stacji. Co do miejsca wyładowania oraz zachowania koniecznych przy tem ostrożności obowiązują te same wskazówki, co przy naładowaniu (patrz ust. E.).

(3) Jeżeli przesyłka ma być wyładowana przed jej odebraniem, niezwłocznie po przybyciu, wtedy powinna być złożona na bezpiecznym miejscu, gdzieby nie zagrażało jej podmoknięcie lub niebezpieczeństwo ognia i pozostawać pod odpowiednim dozorem aż do czasu jej zabrania.

(4) Jeżeli przesyłka nie zostanie przyjęta niezwłocznie po jej przybyciu, należy przedsięwziąć następujące środki ostrożności:

a) przesyłki koncesjonowanych materiałów rozsadzających, których odbiorcą pomimo zawiadomienia go o ich przybyciu, nie odbierze w ciągu najbliższych 9 godzin, w których stacja jest otwarta do przyjmowania i wydawania towarów (nie wyłączając dni niedzielnych i świątecznych), należy celem najszybszego usunięcia ich ze stacji, oddać miejscowym władzom bezpieczeństwa publicznego;

b) przesyłki wszystkich innych materiałów strzelniczych i rozsadzających grupy II, nie odebrane w przeciągu 24 godzin od chwili zawiadomienia odbiorcy o ich nadejściu, zwraca się na stację pierwotnego ich nadania na koszt nadawcy; jeżeli zaś taka przesyłka z jakichkolwiek powodów, np. braku odpowiedniego pociągu i t. p., nie może być zwrócona w ciągu dni 3 od chwili jej przybycia, wówczas stosują się przepisy, zawarte w punkcie a); kolej prócz tego ma prawo, po upływie wyżej wymienionych 24 godzin, pobrać podwyższone składowe.

(5) Jeżeli przewóz przesyłki nie może być dokonany z powodu jakichkolwiek przeszkód, kolej ma prawo postąpić w myśl punk. (4); w tym przypadku podwyższonego składowego kolej nie pobiera.

Ib. Amunicja.

Można przyjmować do przewozu:

G r u p a I.

Uznane za bezpieczne przy zwykłych czynnościach, połączonych z przewozem.

1. Lonty bez zapalników:

- a) lonty z prochem czarnym (sznury przedzone lub lonty z gęstej kieszki (węża), wypełnionej prochem czarnym o nieznacznej średnicy); (co do lontów bezpieczeństwa patrz rozdział I c);
- b) lonty szybko spalające się (lonty z grubej kieszki, wypełnionej prochem czarnym, o średnicy większej lub z rdzeniem z nitek bawełnianych nitrowanych);
- c) lonty natychmiast spalające się (rurki metalowe z cienkimi ściankami o średnicy nieznacznej z rdzeniem, z materiału wybuchowego, który nie może być bardziej niebezpieczny niż czysty kwas pikrynowy) lub sznur przedzony o nieznacznej średnicy, z rdzeniem z materiału piorunującego, o ile ten nie jest bardziej niebezpieczny od prochu czarnego. Patrz także grupę II punkt I. a).

2. Zapalę o nieznacznej sile rozsadzającej

(podpalę, niemające działania kruszącego ani za pomocą kapsli rozsadzających, ani innych urządzeń):

- a) kapiszony z powierzchnią masy zapalnej przykrytą lub nie przykrytą do broni palnej, płytki zapalowe;
- b) próżne łuski do naboji z przyrządami zapalowymi do broni palnej;
- c) brandle, rurki perkusyjne (kurkowe), śruby zapalowe, zapalniki elektryczne, bez podpalów, o znaczniejszej sile wybuchowej, podpalniki do lontów bezpieczeństwa (zapalniki drążkowe), śruby zapalowe perkusyjne (kurkowe), lub inne podobne zapalę z nieznaczną ilością prochu czarnego, działające przez potarcie lub za pomocą elektryczności;
- d) zapalniki pociskowe bez kapsli rozsadzających lub przyrządów, wywołujących działanie kruszące, materiały podpalowe do zapalników pociskowych i t. p.

3. Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymania pociągu, bez masy piorunującej o znaczniejszej sile wybuchowej (co do petard z masą piorunującą o znaczniejszej sile wybuchowej patrz gr. II licz. 2).

4. Naboje do ręcznej broni palnej:

- a) gotowe naboje metalowe z łuskami, wyłącznie z metalu. Pociski muszą być połączone z łuskami tak mocno, by proch nie mógł się wysypywać;
- b) gotowe naboje z łuskami częściowo tylko z metalu. Cały ładunek prochu musi się mieścić w dolnej części metalowej łuski i być zamknięty; tektura lub inny podobny materiał muszą być tak trwale, by się nie łamały podczas przewozu;
- c) gotowe naboje tekturowe z zapalem centralnym. Osłona tekturowa musi być nie cieńsza niż 0,7 mm. i tak trwała, by się nie łamała podczas przewozu;

- d) kapiszony z kulkami (naboje do flowerów);
- e) kapiszony ze śrót (naboje do flowerów);
- f) kapiszony do flowerów bez kulek i śrutu.

Grupa II.

Amunicja łatwo wybuchająca.

1. **Podpały (lonty) o znacznej sile wybuchowej:**
 - a) podpały natychmiast spalające się (sznurek przedzony o nieznacznej średnicy z rdzeniem z masy piorunującej (patrz grupa I lit. c).
 - b) kapiszony (kapsle) rozsadzające;
 - c) podpały do podkopów (min), których działanie wywołuje się przy pomocy elektryczności, tarcia lub zapalonego lontu.
2. **Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymania pociągów z masą piorunującą, o znacznej sile wybuchowej** (co do petard bez masy piorunującej o znaczniejszej sile wybuchowej patrz grupę I lic. 3).
3. **Inne rodzaje amunicji wszelkiej, przewożonej za osobnymi zezwoleniami**

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

Grupa I.

1. (1) **Podpały (lonty) bez zapalników** należy pakować do mocnych szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (skrzyń, pudełek) tak szczelnie, by zabezpieczyły w zupełności zawartość przed rozpylaniem i rozsypaniem. Do zbijania naczyń nie można używać obrczy, zawias, ani też gwoździ. Zamiast naczyń drewnianych można używać także t. zw. beczek amerykańskich.

(2) Czysta waga (netto) lontów nie może przewyższać 60 kg. w jednym naczyniu, ogólna zaś waga (brutto) jednego naczynia—90 kg. Naczynia muszą być zaopatrzone w napis: „Lonty zapalne grupy I”.

2. (1) **Podpały o nieznacznej sile wybuchowej** należy pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych; do przewozu podpałów, wymienionych pod punkt. a) można używać także beczek drewnianych, a dla łusek próżnych do naboń, wymienionych pod punkt. b)—także i worków.

(2) **Kapiszony** (punkta) z nieprzykrytą powierzchnią masy zapalnej w ilościach do 1000 sztuk oraz kapiszony (p.a) z przykrytą powierzchnią masy zapalnej do 5000 sztuk należy, przed ich ułożeniem do naczyń, zapakować szczelnie do puszek blaszanych, pudełek drewnianych, lub ze sztywnej tektury.

(3) Podpały, wymienione w punkt. 2 c) i d) muszą być zapakowane do naczyń w ten sposób, by się nie mogły poruszać i obcierać wzajemnie.

(4) Dla podpałów, wymienionych w punkt. 2 a), c) i d) ogólna waga (brutto) jednego naczynia nie może przekraczać 150 kg.

(5) Naczynia muszą być zaopatrzone w napis: „Podpały o nieznacznej sile wybuchowej grupy I”.

3. **Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymania pociągu bez masy piorunującej** (patrz także gr. II, lic. 2).

(1) Do pakowania petard należy używać szczelnych skrzynek drewnianych, dobrze zamkniętych, z desek fugowanych, grubości najmniej 22 mm., spojonych ćwiekami lub śrubami drewnianymi, zupełnie mocnych i umieszczonych w drugiej skrzyni, również szczelnie zamkniętej, objętości nie większej niż 0,06 m³.

(2) Petardy muszą być dobrze przekładane skrawkami papieru, trocinami, gipsem lub w inny sposób tak, by się nie ocierały ani wzajemnie o siebie, ani też o ściany naczyń.

(3) Skrzynie muszą być zaopatrzone w napis: „Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymania pociągu grupy I”.

4. Naboje do ręcznej broni palnej.

(1) Naboje do ręcznej broni palnej muszą być zapakowane w naczynia blaszane, drewniane lub ze sztywnej tektury tak mocno, aby nie mogły się przesuwac. Naczynia te należy umieszczać jedno na drugim ściśle, w trwałych, szczelnych i dobrze zamkniętych skrzyniach. Miejsca wolne należy wypełniać tekturą, skrawkami papieru, suchymi pakułami lub wełną drzewną w taki sposób, żeby podczas przewozu naczynia nie mogły ulegać wstrząśnieniom w pace.

(2) Waga brutto jednej skrzynki nie może przekraczać 100 kg.

(3) Skrzynie powinny być zaopatrzone w napis: „Naboje do ręcznej broni palnej grupy I”.

Grupa II.

1. Podpały o znacznej sile wybuchowej.

a) **Lonty natychmiast spalające się** należy pakować w mocne i szczelnie zamknięte naczynia drewniane, spojone drewnianymi ćwiekami lub śrubami o ścianach grubości nie mniej niż 22 mm. Lonty nie mogą przylegać bezpośrednio do ścian naczynia, lecz muszą być od nich oddzielone najmniej 50-cio milimetrową warstwą suchych trocin, zabezpieczoną odpowiednio od zmian wskutek wstrząśnięć podczas przewozu. Jedno naczynie może zawierać najwyżej 10 kg. masy piorunującej. Waga brutto jednego naczynia nie może przekraczać 90 kg. Naczynia powinny być zaopatrzone w napis: „Lonty szybko działające grupy II”.

b) Kapiszony (kapsle) rozsadzające.

(1) a) Należy je pakować najwyżej po 100 sztuk jeden przy drugim w pozycji stojącej, otworami do góry, w mocne naczynia blaszane tak, by się kapsle nie mogły poruszać nawet podczas wstrząśnięć;

β) przestrzeń pustą między naczyniem i kapslami należy wypełnić suchą bibułą, nie zawierającą piasku;

γ) dno i przykrywkę naczynia blaszanego należy wysłać filcem lub sukrem, ściany zaś tekturą wewnątrz tak starannie, by kapsle nie mogły dotykać blachy bezpośrednio.

(2) α) Każde z napełnionych w ten sposób naczyń blaszanych należy okleić paskiem z mocnego papieru tak, aby wieko szczelnie przylegało do zawartości, żeby w ten sposób zabezpieczało kapsle od wstrząśnięć. Naczynia należy pakować w oddzielne paczki po 5 sztuk i zawijać w mocny papier pakunkowy lub też układać do pudełek tekturowych tak ściśle, by się poruszać nie mogły.

β) Paczki lub pudełka należy umieścić w mocnej skrzyni drewnianej o ścianach grubości nie mniej niż 22 mm. lub w mocnej skrzyni blaszanej w ten sposób, by o ile możliwości, nie pozostawiać próżnej przestrzeni wewnątrz skrzyń; przy ścianie każdej skrzyni jednakże należy pozostawić tyle miejsca próżnego, aby można było chwycić palcami paczki przy ich wyjmowaniu ze skrzyń.

γ) Przestrzeń próżną, pozostawioną celem ułatwienia wyjmowania (β), należy wypełnić papierem, słomą, sianem, pakułami, wełną lub wiórami drzewnymi, zupełnie suchymi; wieka naczyń blaszanych przylutowuje się, zaś wieka skrzyń drewnianych przymocowuje się śrubami mosięż-

nemi, ćwiekami lub śrubami drewnianymi, pobielanymi cyną. Otwory na śruby muszą być porobione uprzednio przed ułożeniem kapsli do naczyń.

(3) Naczynie, którego wieko powinno tak przytrzymywać zawartość, by ją całkowicie zabezpieczało od wstrząśnięć, należy zaopatrzyć w przepis nalepiony na wieko, o sposobie otwierania i zamykania naczynia, które powinno być umieszczone wiekiem do góry w mocnej i dobrze zamkniętej skrzyni zewnętrznej o grubości ścian najmniej 25 mm, spojonej śrubami mosiężnymi, ćwiekami lub śrubami drewnianymi, pobielanymi cyną. Naczynie nie może przylegać szczelnie do skrzyni. Przestrzeń pomiędzy naczyniami i skrzynią, która powinna wynosić najmniej 30 mm, należy wypełnić szczelnie, jak wyżej w punkcie 1 (2) r).

Uwaga. Przepis powinien zawierać następujące wskazówki: „Przed otwieraniem skrzyń z kapslami rozsadzającymi należy wyjąć przedewszystkiem śruby z wieka skrzyni zewnętrznej, za pomocą dłutka, z zachowaniem przytem największej ostrożności, by np. opierając się o skrzynię, nie przewracać jej. Po zdjęciu wieka skrzyni zewnętrznej należy w ten sam sposób zdjąć wieko skrzyni wewnętrznej, poczem dłutko i śruby usuwa się na bok.

Następnie usuwa się papier, słomę, siano i t. p. materiały, zapelniające przestrzeń, pozostawioną dla ułatwienia wyjmowania, poczem ostrożnie wyjmuje się pojedynczo każdy pakiet. W ten sposób wydobywa się każdą warstwę oddzielnie.

Poszczególne pakiety należy otwierać zdala od reszty kapsli, przyczem należy usunąć uprzednio kawałki bibuły, zapelniającej próżną przestrzeń, poczem wyjmować ostrożnie palcami same kapsle.

Przy zamykaniu lub otwieraniu skrzyń należy używać jedynie dłutek do wkręcania lub wykręcania śrub. Narzędzia te, jak i wszelkie inne narzędzia metalowe należy trzymać zdala od kapsli wybuchowych. Wogóle należy stosować największą ostrożność bez użycia siły, bez uderzeń lub przewracania“.

(4) Na skrzyni zewnętrznej należy umieścić następujący napis: „Kapsle rozsadzające grupy II“, „Nie rzucać“.

(5) Każda skrzynia może zawierać nie więcej niż 20 kg. masy rozsadzającej i nie może przekraczać wagi ogólnej (brutto) 90 kg. Skrzynie, których waga przewyższa 25 kg, muszą być zaopatrzone w antaby lub listwy.

c) Podpały do podkopów (min).

(1) Podpały elektryczne z krótkimi drutami lub twardą główką należy pakować w pozycji stojącej w mocne naczynia blaszane, z których żadne nie może zawierać więcej niż 100 sztuk podpałów. Naczynia należy wypełniać trocinami lub innym podobnym materiałem. Zamiast naczyń blaszanych można używać także pudełek z mocnej i sztywnej tektury albo małych skrzynek o grubości ścian najmniej 3 mm. Napelnione naczynia należy zapakować w skrzynię drewnianą o grubości ścian najmniej 22 mm. Waga ogólna (brutto) jednej skrzyni nie powinna przekraczać 20 kg.

(2) Podpały elektryczne na długich drutach gutaperkowych, drutach woskowanych albo taśmach należy pakować najwyżej po 50 sztuk do pudełek z mocnej, sztywnej tektury w ten sposób, by główki zapalników były zabezpieczone dostatecznie przed wszelkimi wstrząśnieniami za pomocą kapturków z tektury lub przez staranne owinięcie w wełnę drzewną albo w inny podobny materiał. Należy je układać warstwami w ten sposób, by każda warstwa była zwrócona główkami zapalników w stronę przeciwną. Tak napelnione pudełka, dobrze związane sznurem lub paskami z papieru, należy pakować w ilościach najwyżej po 20 sztuk do skrzyni drewnianej o grubości ścian najmniej 22 mm. Przestrzeń próżną należy wypełniać sianem, słomą lub innymi podobnymi materiałami. Waga brutto jednego naczynia nie może przekraczać 55 kg.

(3) **Podpały elektryczne na drążkach drewnianych lub gilzach papierowych**, łączy się w paczki po 25 sztuk, następnie wiąże się sznurkami po 20 takich paczek i pakuje do skrzyni w ten sam sposób, jak wyżej w pun. (2). Jedna skrzynia może zawierać nie więcej niż 500 podpałów. Przestrzenie próżne należy wypełnić jak wyżej w punkcie (2). Waga brutto skrzyni nie może przekraczać 40 kg.

(4) **Zapalniki tarciove** należy łączyć w wiązki po 50 sztuk; koniec drutu pocieradła każdego zapalnika należy okleić papierem w taki sposób, by papier sięgał poza uszko drutu pocieradła. Wiazki należy owijać na końcach główek zapalników wełną drzewną a następnie papierem; zagięte końce pocieradła należy owinać najpierw papierem i obwiązać sznurkiem, a następnie owinać wełną drzewną i znów papierem jednakże tak, by wełna drzewna nie dotykała drutów pocieradeł, żeby nie mogła ich zaczepić lub wyrwać przy wyjmowaniu zapalników lub zdejmowaniu opakowania. Wiazki należy pakować po 10 sztuk do skrzynki z desek pobielanych cyną, o grubości ścian najmniej 22 mm. Długość skrzynek musi być dostosowana do zapalników, które należy zabezpieczyć przed poruszaniem się za pomocą suchego papieru lub wełny drzewnej. Waga brutto jednej skrzyni nie może przekraczać 25 kg.

(5) Wieka naczyń z podpałami należy przymocowywać śrubami mosiężnymi, ćwiekami lub śrubami drewnianymi, pobielanymi cyną. Otwory na śruby powinny być w skrzyni wywiercone przed jej napełnieniem. Naczynia należy zaopatrzyć w napis „Podpały do podkopów, grupa II”. „Nie przewracać”.

2. Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymywania pociągów z masą piorunującą o znacznej sile wybuchowej.

(1) Petardy tego rodzaju przewozi się w skrzynkach drewnianych, szczelnie i dobrze zamkniętych, z desek fugowanych grubości najmniej 22 mm, zbitych ćwiekami lub śrubami drewnianymi; skrzynki te należy szczelnie umieszczać w skrzyni zewnętrznej, której objętość nie może przekraczać 0,06 m³.

(2) Petardy należy przekładać skrawkami papieru, trocinami, gipsem i t. p. i układać tak mocno, by nie mogły ani dotykać się wzajemnie, ani też dotykać ścian skrzynki.

(3) Skrzynie drewniane zewnętrzne należy zaopatrzyć w napis: „Petardy do sygnałów strzałowych dla zatrzymywania pociągów, grupy II”.

3. Inne rodzaje amunicji, prócz wymienionej wyżej.

Opakowanie amunicji, dopuszczonej do przewozu w poszczególnych przypadkach, powinno ściśle odpowiadać przepisom, wydanym dla każdego danego rodzaju amunicji.

B. Nadawanie.

Co do amunicji grupy II obowiązują te same przepisy, jakie obowiązują co do materiałów strzelniczych i rozsadzających grupy II (patrz wyżej rozdz. I a, ust. B).

C. Zaświadczenie. List przewozowy.

(1) Osobne przepisy określają szczegółowo, czy i jakie zaświadczenia są potrzebne do przewozu amunicji.

(2) Poza tym obowiązują przepisy następujące:

1. Przy nadaniu amunicji grupy II nadawca obowiązany jest zaświadczyć w liście przewozowym, że opakowanie ściśle odpowiada postanowie-

niom załącznika B do „Przepisów przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”.

2. Prócz tego list przewozowy na przesyłki grupy I musi zawierać wzmiankę: „Amunicja grupy I”; na przesyłki zaś grupy II—wzmiankę: „Amunicja grupy II”.

D. Środki przewozowe.

(1) Do przewozu wszelkiej amunicji należy używać jedynie wagonów towarowych krytych. Do przewozu amunicji z grupy II nie wolno używać wagonów z przewodnikami lub przyrządami elektrycznymi, a zatem także i oświetlanych elektrycznością.

(2) Co do amunicji grupy II obowiązują przepisy dla materiałów wybuchowych grupy II (patrz rozdz. I a, ust. D, pp. (1) i (3)).

E. Ładowanie.

Amunicji grupy II nie wolno ładować do jednego wagonu razem z materiałami strzelniczymi i rozsadzającymi grupy I i II, tudzież z przedmiotami, wymienionymi w rozdz. I c, I d, I e. II, III, V, jak również z materiałami łatwo zapalnymi; pozatem obowiązują odpowiednie przepisy, podane w rozdz. I a, ust. E pp. (2) i (3).

F. Postanowienia dodatkowe.

Przy przewozie amunicji grupy II obowiązują przepisy zawarte w rozdz. I a, ust. F—J.

Ic. Materiały zapalające i ogień sztuczny.

Dopuszczone do przewozu:

1. Materiały zapalające, lonty:

- a) zapaliki zwyczajne i inne zapalniki zapalające się przez potarcie;
- b) laseczki pirotechniczne zapalne jako to: zapaliki z ogniem bengalskim, laseczki z deszczem złotym i kwiatowym, świece czardziejskie i t. p.;
- c) lonty bezpieczeństwa, lonty z cienkiego węża z rdzeniem z prochu o nieznacznym przekroju poprzecznym; (co do innego rodzaju lontów patrz. I b, grupa I, 1.).

2. Zabawki pirotechniczne, wstążki zapalne:

- a) cukierki strzelające, karty kwiatowe, listki z papieru kleinowego (kolodiumowego) i podobne przedmioty, zawierające nieznaczną ilość papieru kleinowego (kolodiumowego) lub małe punkciki piorunianu srebra;
- b) groch piorunujący, granaty piorunujące i inne podobne artykuły z piorunianem srebra, o zawartości nie więcej nad 1 g. piorunianu srebra na 1000 sztuk tych przedmiotów;
- c) bomby z konfetti, cylindry bosko, owoce kotyljonowe i inne podobne przedmioty, zawierające nieznaczną ładunek bawełny kleinowej (kolodiumowej), niezbędnej dla wyrzucania nieszkodliwego naboju, jako to: kul z waty, konfetti i t. p.;
- d) listki zapalne (amorces), wstążki zapalne, zwyczajne i parafinowane, korki strzelające z nabojami z chloranu potasowego lub saletry, nieznacznnej ilości fosforu, siarczku antymonu, siarki, cukru mlecznego, ultramaryny, materiałów lepiących (dekstryny, gumy) i t. p. o zawartości ogólnej nie więcej nad 7,5 g. masy

strzelniczej na 1000 takich przedmiotów; waga masy zapalnej korka strzelającego nie powinna być większa nad 0,08 g; powierzchnia masy zapalnej powinna być oddalona najmniej o 5 mm, licząc od górnego brzegu otworu korka; jeżeli masa zapalna nie jest zawarta między listkami papierowymi, ani też w szczelnej i mocnej miseczce z masy papierowej, wówczas korki muszą być tak szczelne i wolne zupełnie od dziurek, by w zupełności zabezpieczyły ciekłą masę zapalną od wyciekania; masa zapalna musi być przykryta warstwą mąki korkowej oblanej nieco parafiną z wierzchu; jeżeli masa zawarta jest pomiędzy listkami papierowymi, do podtrzymania masy wystarczy mocno wciśnięty pierścień korkowy; przy użyciu zaś miseczek tekturowych otwór korka należy zatkać lub zakleić kawałkiem papieru;

- e) tak zwane ognie sztuczne hiszpańskie, jak to: cukierki trzaskające, laseczki piorunujące, grad piorunujący.

Każdy pojedynczy przedmiot może ważyć nie więcej niż 2,5 g. i zawierać, prócz gumy i farb, nie więcej niż 60% fosforu żółtego, 23% fosforu bezkształtnego czerwonego i 21% chloranu potasowego.

3. Ognie sztuczne.

- a) Ognie sztuczne misterne, jakoto: rakiety, świece rzymskie, fontanny, koła ogniste, słońca itp.
b) Ognie sztuczne drobne i salonowe, jako to: żabki, fire crackers, szmermele, deszcz srebrzysty i złocisty oraz inne ognie sztuczne do spalania się w ręku.
c) Ognie bengalskie, pochodnie bengalskie, signal blue light itp.

Co do składu ogni sztucznych obowiązują przepisy następujące:

- (1) Ognie te nie powinny wywoływać silnego wybuchu ani też zawierać mieszanin łatwopalnych, albo same przez się, albo przez tarcie lub uderzenie.

Dozwala się:

- a) do mas zawierających azotany oraz do bengalskich pochodni magnezowych dodawać proszku magnezowego, nie więcej nad 3%;
b) do oddzielnych przedmiotów małych, świecących, zawartych w ogniach sztucznych, używać mieszanin chloranów o zawartości chloranu potasowego nie więcej nad 40%;
c) rurki, zawierające pikrynian magnezowy i chlorany, układać do torebek papierowych; gotowe rurki muszą być opakowane tak, by nie mogły spowodować wybuchu przy uderzeniu, rzuceniu lub podpaleniu; inne mieszaniny, zawierające fosfor żółty, pyłek cynkowy, proszek magnezowy lub chlorany nie mogą być przyjmowane 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 gr.

4. Ognie sztuczne sygnałowe.

jako to: strzały armatnie i tym podobne, składające się ze sklejonej gilzy papierowej, obwiązanej szpagatem, zawierającej nie więcej niż 75 gr. prochu ziarnistego z lontem, jednak bez zapalnika wystrzałowego.

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

(1) Do opakowania można używać tylko mocnych, szczelnie i dobrze zamkniętych skrzyń drewnianych. Do przedmiotów, wymienionych pod licz. 1.a), (str. 14) można używać także mocnych naczyń blaszanych. Do przedmiotów, wymienionych pod licz. 2.b)—e), 3 i 4, skrzynki powinny się składać z desek fugowanych, spawanych z sobą za pomocą zazębieni lub listew (t. zw. skrzynki francuskie). Grubość desek 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 zapakować w sposób następujący:

- a) przedmioty, wymienione pod licz. 1.a), 2.a) i 2.c), w mocne okładki lub pudełka tekturowe;
- b) przedmioty, wymienione pod liczbą 1.b),—w pudełka, owijane (po 10—12 sztuk) w papier;
- c) przedmioty, wymienione pod licz. 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 liczbą 2.d):
 - α) listki zapalne — w mocne pudełka tekturowe, z których każde może zawierać nie więcej niż 100 kapsli; po 12 pudełek listków zapalnych należy zawijać w papier i następnie po 12 tak zawiniętych pakietów łączyć w oddzielne paczki;
 - 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 najwięcej 12 zwojów wstęgi po 50 kapsli każdy; puszki należy łączyć w oddzielne paczki, nie więcej ponad 30 sztuk, owijane papierem;
 - γ) korki strzelające — w mocne pudełka tekturowe, najwięcej po 50 sztuk; korki należy przylepiać do dna pudełek, a przestrzeń próżną wypełniać suchymi trocinami drzewnymi lub korkowymi; na trociny należy położyć warstwę waty, przykrywającą całą powierzchnię i zamknąć pudełko przykrywką, która powinna zachodzić na boki pudełka; pudełka pojedyncze lub po dwa razem można przewiązywać sznurkiem i zawijać po 10 pudełek w papier mocny; w jednej skrzynce można pomieścić nie więcej niż 20 takich paczek;
- e) przedmioty, wymienione pod licz. 2.e), — w skrzynki drewniane, z których każda może zawierać nie więcej niż 144 sztuk ogni sztucznych, dobrze przesypanych trocinami;
- f) przedmioty, wymienione pod licz. 3. — w mocne pudełka tekturowe lub 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 przypadkach należy zabezpieczyć masę zapalną przed rozsypywaniem;

- g) przedmioty, wymienione pod licz. 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 poruszaniem i wstrząśnieniami. Przedmioty, wymienione pod licz. 2.b)—e), 3. i 4., powinny być zapakowane ściśle, wolne miejsca należy wypełniać szczelnie odpowiednim materiałem pakunkowym suchym, jak np. wełną drzewną, papierem, trocinami, wiórami itp. Wilgotnego siana, pakulów itp. przedmiotów, któreby mogły same się zapalić, nie wolno do tego używać. Większe przedmioty pirotechniczne, jak np. transparenty, należy odpowiednio i bezpiecznie umocować w skrzyni.

(4) Na opakowaniu zewnętrznym, zawierającym artykuły, wymienione pod licz. 1, 2.b)—e), 3. i 4. należy wypisać wyraźnie zawartość na opakowaniach zaś, zawierających artykuły, wymienione pod licz. 2.b)—e) 3. i 4. ponadto — dokładny adres wysyłającego.

(5) Waga brutto jednej skrzyni z artykułami, wymienionymi pod licz. 2. b)—e), 3. i 4. nie powinna przekraczać 100 kg, ogólna zaś waga masy palnej—20 kg, zaś zawartość prochu ziarnistego pirotechnicznego—2, 5 kg.

B. Postanowienia dodatkowe.

(1) Zapalki, wymienione pod licz. I. a), w ilościach do 5 kg, zapakowane podług przepisów, zawartych w ust. A, mogą być łączone w jedną przesyłkę z innymi przedmiotami (z wyjątkiem materiałów, wymienionych w niniejszym załączniku rozdz. I a—c; II i III).

(2) Przewóz powinien się dokonywać tylko w wagonach krytych.

(3) Nadawca obowiązany jest na liście przewozowym na przedmioty, wymienione pod licz. 2. b)—e), 3. i 4. zamieścić oświadczenie, że rodzaj i opakowanie odpowiadają ściśle wymaganiom przepisów, zawartych w rozdziale I c) załącznika B do „Przepisów przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”.

Id. Gazy zgęszczone i skroplone.

Dopuszczone do przewozu:

Gazy zgęszczone.

1. Dwutlenek węgla (kwas węglowy).

2. Acetylen, rozpuszczony w acetonie i wchłonięty w masy gąbczaste, pod najwyższym ciśnieniem po napełnieniu, wynoszącym 15 kg/l cm.² (15 kg. na 1 cm. kwadratowy) czyli 15 atmosfer.

3. Gaz świetlny i wodny (wodno-węglowy).

Gaz olejowy, a mianowicie:

a) lekko ściśniony gaz olejowy pod najwyższym ciśnieniem po napełnieniu wynoszącym 10 kg/l cm.² (patrz ust. E (I), także z domieszką acetyleny (gaz mieszany) nie więcej niż 30%;

b) mocno ściśniony gaz olejowy pod ciśnieniem po napełnieniu od 10 do 125 kg/l cm.²; w temperaturze 45° C., przyrost ciśnie-

nia nie może przekraczać 1,14-krotnej wysokości ciśnienia po napełnieniu (patrz ust. E, (1)).

4. Tlen, wodór, azot, gaz kopalniany, metan i powietrze zgęszczone.

Gazy skroplone.

5. Dwutlenek węgla (kwas węglowy), bezwodnik podazotawy, amoniak, chlor, dwutlenek siarki (kwas siarkawy), tlenochlorek węgla (fosgen), bezwodnik azotawo-azotowy, gaz olejowy skroplony, którego ciśnienie w temperaturze do 45° C. nie przenosi ciśnienia skroplonego kwasu węglowego.

6. Chlorek metylu i chlorek etylu, ten ostatni także perfumowany, eter dwumetylowy, metylamin, etylamin.

7. Powietrze ciekłe.

Przepisy co do przewozu.

A. Rodzaj opakowania.

- a) Dla materiałów, wymienionych pod liczbami 1 do 6,—szczelnie zamknięte naczynia z żelaza spawalnego, zlewnego lub stali lanej, które dla rozczynów acetylenu (licz. 2), dla gazu świetlnego i olejowego (licz. 3.) o ciśnieniu po napełnieniu, przewyższającym 20 kg/1 cm.² (ust. E, pun. (1), dla gazu kopalnianego o ciśnieniu po napełnieniu, przewyższającym 20 kg/1 cm.², oraz dla wszystkich innych materiałów, wymienionych pod liczbą 4, nie może być nitowane; dla tlenochloru węgla (fosgenu) chlorku metylu, chlorku etylu i eteru dwumetylowego, prócz naczyń, wymienionych wyżej, także naczynia miedziane. Jako opakowania ochronnego dla tych naczyń można użyć skrzyń.

- b) Dla powietrza ciekłego (liczba 7):

- α) Naczynia szklane o ścianach podwójnych, z próżnią między niemi przestrzenią.

Muszą one być obłożone filcem i zamknięte zatyczką filcową w ten sposób, by dla uniknięcia znacniejszego ciśnienia wewnątrz, nie przeszkadzały ułatwianiu się nadmiaru gazów. zapobiegając jednakże wyciekaniu zawartości. Zatyczka filcowa musi być umocowana na flasce tak, by nie rozluźniała się przy przechylaniu lub przewracaniu naczynia. Każde pojedyncze naczynie lub kilka naczyń razem musi być zabezpieczone od uderzeń, np. za pomocą kosza drucianego lub innego podobnego przyrządu niewywrotnego. Kosze te lub inne naczynia należy umieścić w skrzyniach metalowych lub drewnianych, obitych wewnątrz blachą u góry otwartych, lub przykrytych siatką drucianą, wiekiem dziurkowaną itp. Skrzynie metalowe lub drewniane muszą być w dolnej swej części szczelne przynajmniej do takiej wysokości, by w razie rozbicia się flaszek, płyn nie mógł wyciekać. Do skrzyń nie można kłaść pakunkowych materiałów łatwopalnych jak: trocin, torfu, słomy, siana, natomiast można używać wełny drzewnej.

- β) 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, wymienionych

w poprzednim ust. a), obowiązują analogicznie także co do tych naczyń.

- c) Przy roztworach acetylenu (licz. 2.) całe naczynie należy wypełnić równomiernie rozłożoną masą drobno-gąbczastą. Przy napełnianiu naczynia należy mieć na uwadze, aby po dodaniu acetonu pozostało jeszcze dość miejsca wolnego na powiększenie objętości skutkiem rozpuszczenia acetylenu, a też któreby na przypadek podniesienia temperatury zewnętrznej do 45° C., było dostateczne na pomieszczenie wytwarzającego się w takich warunkach gazu.

B. Rodzaje materiałów i sporządzenie naczyń.

(1) Ściany naczyń nowych z żelaza spawalnego, zlewego, ze stali lanej lub z miedzi powinny być tak grube, aby ciśnienie gazów, wytwarzających się wewnątrz naczynia nie przekraczało $\frac{1}{5}$ (jednej piątej) części wytrzymałości jego w miejscu najsłabszym; przy naczyniach zaś na materiały, wymienione pod liczbą 2, ciśnienie próbne nie może wynosić więcej nad 8 kg/1 mm² w miejscu najsłabszym.

(2) Przy butlach (naczyniach o średnicy wewnętrznej, nie większej nad 21 cm i długości do 2 m) z żelaza spawalnego, zlewego lub ze stali lanej, z wyjątkiem naczyń dla materiałów, wymienionych pod liczb. 2, dopuszczalne jest naprężenie ich ścianek większe, pod warunkiem jednak, iż grubość ścianek butli nowych jest tak obliczona, że naprężenie materiału w ściankach w najsłabszym ich miejscu, przy ciśnieniu próbnym (C) nie przekracza 30 kg/1 mm². To naprężenie przy ciśnieniu próbnym, obliczone dla najsłabszego miejsca ścianek, powinno być co najmniej o $\frac{1}{3}$ mniejsze od wytrzymałości na rozerwanie, jaką wykaże próbka, wycięta ze ścianki butli. Niedopuszczalny jest materiał, którego wytrzymałość na rozerwanie przekracza 45 kg/1 mm², lub którego rozciągnięcie przy rozrywaniu jest mniejsze niż 12%. Grubość ścian naczynia nie powinna wynosić mniej niż 3 mm.

(3) Wagony, przystosowane specjalnie do przewozu wodoru zgęszczonego (licz. 4) lub ciekłego dwutlenku węgla (kwasu węglowego licz. 5), np. wagony-cysterny, mogą zawierać naczynia ponad 2 m. długości o średnicy wewnętrznej ponad 21 cm. dla których dopuszczalne są materiały o takim samym natężeniu, jak dla butli (ust. 2). Pozatem rzeczzone naczynia muszą odpowiadać przepisom ust. (2), być dobrze i bezpiecznie przymocowane do ramy wagonu, z którego zdejmować ich nie wolno.

C. Badania urzędowe naczyń.

(1) Naczynia nowe z żelaza spawalnego, zlewego, ze stali lanej lub z miedzi przed ich oddaniem do użytku muszą być zbadane (B) pod względem jakości materiału i wyrobu przez rzeczoznawcę, upoważnionego przez właściwą władzę oraz poddane próbie ciśnienia hydraulicznego. Naczynia na roztwory acetylenu należy przed ich oddaniem do użytku zbadać także pod względem jakości masy gąbczastej i dopuszczalnego napełnienia rozczynnikami (ust. A, c).

Próbie hydraulicznej podlega każde naczynie, innym zaś badaniom przynajmniej jedno na każde 200 naczyń; butle zaś dłuższe ponad 2 m (B, punk. (3)) — przynajmniej jedno na każde 100 naczyń. Butle czyli tak zwane gąsiory przed próbą muszą być starannie wyżarzone.

(2) Przy próbie hydraulicznej ciśnienie wewnętrzne powinno wykazać:

- a) dla acetylenu rozpuszczonego w acetonie i wchłoniętego w masy gąbczaste (licz. 2.) przynajmniej 40 kg/1 cm², dla mocno ści-

śnionego gazu olejowego (licz. 3.b) musi być o 60%, dla innych zaś gazów zgęszczonych o 50% wyższe od ciśnienia, występującego po napełnieniu, które jednak musi przekraczać nie mniej niż o 5 kg/1 cm²;

b) dla gazów skroplonych z licz. 5 i 6:

dla dwutlenku węgla (kwasu węglowego) i skroplonego gazu olejowego	190 kg/1 cm ²
„ bezwodnika podazotawego	180 „ „
„ amoniaku	30 „ „
„ chloru i bezwodnika azotawo-azotowego	22 „ „
„ dwutlenku siarki (kwasu siarkawego)	12 „ „
„ tlenochloru węgla	30 „ „
„ chlorku metylu, eteru dwumetylowego i metylaminu	16 „ „
„ chlorku etylu i etylaminu	12 „ „

(3) Próba obowiązuje tylko na pewien ściśle określony okres czasu, po upływie którego powinna być sprawdzona, a mianowicie:

a) dla naczyń na chlor i bezwodnik azotawo-azotawy, dwutlenek siarki, tlenochlorek węgla i materiały z liczby 6. — co dwa lata;

b) dla naczyń na inne gazy — co pięć lat.

Wyżarzanie naczyń przy powtórnej próbie nie jest konieczne.

Sprawdzanie próby naczyń na materiały, wymienione pod liczbą 2, nie jest bezwzględnie obowiązkowe. Należy jedynie po pięcioletnim okresie używania zarządzić sprawdzanie dorywcze w ten sposób, że 1/2 % sprawianych co rok naczyń, najmniej jednak jedno naczynie, ma być dostarczone dla dokonania sprawdzenia próbnego. Jednakże rzeczoznawca musi dokonać sprawdzenia wytrzymałości i stopnia zużycia, tudzież stanu masy gąb- czastej takiej liczby naczyń, jaką sam uzna za konieczną.

(4) Do prób muszą być dostarczone wszelkie niezbędne przyrządy, któreby przy badaniu wytrzymałości umożliwiały próby bez potrzeby uciekania się do uderzeń. Za wytrzymujące próbę uważane są te naczynia tylko, które po dokonanej próbie nie straciły swej formy pierwotnej oraz szczelności.

D. Zaopatrzenie naczyń (otwory, napisy).

(1) Naczynia na materiały, wymienione pod licz. 1 do 6 włącznie, powinny mieć przynajmniej jeden otwór do napełniania i opróżniania. Dla roztworów acetylenu (licz. 2) części otworów, mające styczność z gazem, nie mogą być wykonane z miedzi. Dla tlenochloru węgla, gazu olejowego i mieszanego zamiast otworów mogą być użyte zatyczki do zastrubowania; muszą one jednak zamykać naczynie tak szczelnie, aby zawartości jego nie można było rozpoznać po zapachu.

(2) Naczynia na wodór, dwutlenek węgla (kwas węglowy) z ust. B, punkt (3), nie powinny mieć każde dla siebie po jednym otworze do napełniania i opróżniania, lecz przeciwnie, naczynia każdej warstwy poziomej powinny być połączone ze zbiorową rurą, opatrzoną na końcach kurkami, zamykającymi się wewnątrz zamykalnego wagonu.

(3) Na naczyniach należy umieszczać napisy trwałe i widoczne, oznaczające;

a) dla gazów zgęszczonych:

α) wysokość dopuszczalnego ciśnienia;

β) datę ostatniego badania i pieczęć rzeczoznawcy, który przeprowadził badanie;

b) dla gazów skroplonych:

α) wagę próżnego naczynia wraz z przyrządami, (kurkiem, osłoną ochronną, zamknięciem i t. p.;

- 6) najwyższą dopuszczalną wagę, do której można napęlnić naczynie;
 7) datę ostatniego badania i pieczęć rzeczoznawcy, który przeprowadził badanie.

E. Napęlnianie naczyń.

(1) Najwyższe dopuszczalne ciśnienie zawartości naczyń wynosi dla gazów zgęszczonych w temperaturze 15° C:

dla gazowego dwutlenku węgla (kwasu węglowego) 20 kg/1 cm² nadwyżki ciśnienia,

dla acetyleny rozpuszczonego w acetonie i wchłoniętego w masy gąbczaste 15 kg/1 cm² nadwyżki ciśnienia,

dla słabo ściśnionego gazu olejowego, mieszanego i wodnego 10 kg/1 cm² nadwyżki ciśnienia,

dla mocno ściśnionego gazu olejowego 125 kg/1 cm² nadwyżki ciśnienia,

dla tlenu, wodoru, gazu świetlnego, azotu, gazu kopalnianego, metanu i powietrza zgęszczonych 200 kg/1 cm² nadwyżki ciśnienia.

(2) Najwyższa dopuszczalna granica napęlniania naczyń na gazy skroplone, wymienione pod liczb. 5 i 6 wynosi:

dla dwutlenku węgla (kwasu węglowego)	1 kg. płynu na 1.34 l. pojemności naczynia
„ skroplonego gazu olejowego	1 „ „ „ 2,5 „ „ „
„ bezwodnika podazotawego	1 „ „ „ 1,34 „ „ „
„ amoniaku	1 „ „ „ 1,86 „ „ „
„ chloru i bezwodnika azotawo-azotowego	1 „ „ „ 0,8 „ „ „
„ dwutlenku siarki (kwasu siarkawego)	1 „ „ „ 0,8 „ „ „
„ tlenochloru węgla	1 „ „ „ 0,8 „ „ „
„ chloru metylu	1 „ „ „ 1,25 „ „ „
„ chloru etylu	1 „ „ „ 1,25 „ „ „
„ eteru dwumetylowego	1 „ „ „ 1,65 „ „ „
„ metylaminu	1 „ „ „ 1,7 „ „ „
„ etylaminu	1 „ „ „ 1,7 „ „ „

F. Postanowienia dodatkowe

(1) Naczynia z gazami, wymienionymi pod liczbą 5 (z wyjątkiem chloru i bezwodnika azotawo-azotowego) i pod liczbą 6, jeżeli te naczynia umieszczone są w skrzyniach, można pakować razem z innymi przedmiotami.

(2) Naczynia z gazami zgęszczonymi i skroplonymi, wymienionymi pod liczb. 5 i 6, jeżeli nie są umieszczone w skrzyniach, powinny być zaopatrzone w odpowiednie przyrządy, utrzymujące je na jednym miejscu i zapobiegające poruszaniu, toczeniu się itp. Kurki i otwory tych naczyń muszą być zaopatrzone w odpowiednie 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 kurków i otworów, umieszczonych wewnątrz szyi butli i chronionych przyśrubowaną, dobrze przylegającą zatyczką metalową. Również zbyteczne są przykrywki ochronne dla otworów naczyń z wodorem i dwutlenkiem węgla (kwasem węglowym), wymienionych pod lit. B, ust. 3, jak również nie potrzeba naczyń samych zabezpieczać w urządzenia przeciw toczeniu się.

(3) Na skrzyniach z naczyniami, napełnionymi gazami zgęszczonymi i skroplonymi, wymienionymi pod liczb. 5 i 6, należy umieścić trwałe i wyraźny napis, oznaczający zawartość ich. Skrzynie drewniane i skrzynki metalowe z powietrzem ciekłym (licz. 7) muszą mieć prócz tego wyraźne napisy: „Powietrze ciekłe“, „Wierzch“, „Spód“, „Ostrożnie“, „Bardzo łatwo kruszące się“.

(4) Nadawca obowiązany jest przy każdej przesyłce, zawierającej gazy zgęszczone (licz. 1—4), wykazać na żądanie ciśnienie wewnętrzne za pomocą prawidłowo funkcjonującego manometru. Urzędnik przyjmujący obowiązany jest poświadczyć na liście przewozowym wynik próby. Przepis ten nie stosuje się do gazów olejowego i mieszanego w bojach (pływających sygnałach) morskich itp. naczyniach.

(5) Przesyłek nie można rzucać ani też wystawiać na działanie promieni słonecznych lub ciepła z pieców.

(6) Do przewozu używa się:

a) Wagonów niekrytych:

1. dla gazów zgęszczonych, nadanych na wozach dobrze przykrytych oponami lub pudłami drewnianymi i urządzonych do przewozu gościńcami;

2. materiały, wymienione pod liczb. 6, w okresie pory roku od kwietnia do października włącznie muszą być przykrywane oponami, jeżeli naczynia nie są zapakowane w skrzynie drewniane;

3. wagony-kotły (cysterny), napełnione gazami zgęszczonymi (licz. 4) lub gazami skroplonymi (licz. 5), muszą być przykryte pudłami drewnianymi.

b) Wagonów krytych:

1. dla gazów zgęszczonych (patrz ust. a) liczb. 1. i c) liczb. 1.);

2. dla gazów skroplonych z liczb. 5 w okresie pory roku — od marca do października włącznie;

3. dla powietrza ciekłego.

c) Wagonów krytych lub niekrytych:

1. dla gazu olejowego, mieszanego, wodnego, kopalnianego i metanu w okresie pory roku od kwietnia do października włącznie wagony muszą być nakryte całkowicie oponami, jeżeli naczynia nie są umieszczone w skrzyniach drewnianych;

2. dla gazów skroplonych, wymienionych pod liczbą 5, — w okresie pory roku od listopada do lutego włącznie.

(7) Naczynia z gazami zgęszczonymi lub skroplonymi należy ustawiać w wagonie w ten sposób, aby nie mogły się przewracać lub spadać. Naczynia, zawierające powietrze ciekłe, należy ustawiać prosto i odpowiednio zabezpieczyć od uszkodzenia przez inne przesyłki. Nie można również ładować tych naczyń w bezpośredniej bliskości łatwo zapalnych płynów lub łatwo zapalnych materiałów w drobnych kawałkach.

G. Wyjątki od przepisów, zamieszczonych w rozdz. A—F.

(I) Gazy skroplone, wymienione pod liczb. 5 w mniejszych ilościach, a mianowicie dwutlenek węgla (kwas węglowy) i bezwodnik podazotawy do 3 g. amoniak, chlor i bezwodnik azotawo-azotowy do 20 g. dwutlenek siarki i tlenochlorek węgla (fosgen) w ilościach do 100 g. można przewozić także w mocnych zatopionych rurach szklanych na warunkach następujących: rury szklane można napełniać dwutlenkiem węgla (kwasem węglowym) i bezwodnikiem podazotawym tylko do połowy, amoniakiem, chlorem i bezwodnikiem azotawo-azotowym tylko do $\frac{2}{3}$ części; dwutlenkiem siarki (kwasem siarkawym) i tlenochlorem węgla (fosgenem) tylko do $\frac{3}{4}$ części. Każdą rurę szklaną na-

leży zapakować do zalutowanej puszki blaszanej, wypełnionej krzemionką. następnie należy zapakować w mocną skrzynię drewnianą. W jednej skrzyni można umieszczać po kilka puszek blaszanych, lecz rur, zawierających amoniak, nie można umieszczać w jednej skrzyni z rurami, zawierającymi chlor. Puszki blaszane, zawierające gazy skroplone (z wyjątkiem chloru), można pakować także wraz z innymi przedmiotami.

(2) Materiały, wymienione pod liczbą 6, można przewozić w ilościach do 100 g. w mocnych rurach szklanych lub metalowych, z warunkiem ścisłego przestrzegania przepisów zawartych w ust. E, (2), odnośnie do stopnia napełniania. Rury muszą być zaopatrzone w rurkę włoskowatą o grubych ścianach, dobrze przymocowaną. Rury muszą być szczelnie i bezpiecznie zalutowane lub zamknięte za pomocą naśrubka lub zatrzasku, zaopatrzonych w krążki gumowe. Każda rura musi być owinięta grubą warstwą papieru falistego, waty, wełny drzewnej lub innego odpowiedniego materiału, rurki zaś włoskowate, jeżeli nie są osłonięte przykrywkami metalowymi, muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniem za pomocą osłon tekturowych lub innych odpowiednich przyrządów. Rury należy ułożyć ściśle w mocne skrzynki drewniane lub z grubej tektury. Jedna skrzynka może zawierać do 600 g. cieczy. Skrzynki te należy pakować w mocne skrzynie drewniane, które, jeżeli zawierają w sobie więcej niż 5 kg. cieczy, muszą być zaopatrzone w zalutowane wstawki blaszane. Skrzynię należy zaopatrzyć w wyraźny napis na czerwonym tle: „Ostrożnie z ogniem”. Waga ogólna (brutto) każdej skrzyni nie może przekraczać 60 kg. Materiały, wymienione pod liczbą 6, w powyższym opakowaniu w ilościach do 5 kg. można pakować wraz z innymi przedmiotami. Do przewozu można używać tylko wagonów krytych.

(3) Bez ograniczeń można przewozić:

e) kapsle metalowe z dwutlenkiem węgla, sodorem, sparkletem), zawierające najwyżej 25 gr. ciekłego dwutlenku węgla i najwyżej 1 g. cieczy na 1,34 cm.³ pojemności, jeżeli dwutlenek węgla nie zawiera więcej niż 1/2% powietrza;

b) zbiorniki maszyn do wyrabiania lodu, zawierające stale niezbędną do pracy ilość ciekłego dwutlenku siarki (kwasu siarkawego), niewięcej jednak niż 20 l. w jednym zbiorniku.

(4) Tlen zgęszczony do 0,3 atmosfer w workach gumowych z nasyczonej tkaniny lub innych podobnych materiałów, można przyjmować do przewozu bez ograniczeń.

Chlorek metylu, chlorek etylu, eter dwumetylowy, metylamin lub etylamin (licz. 6) nadawane za jednym listem przewozowym i w jednym wagonie w ilościach mniejszych niż 5000 kg. mogą być przewożone jako przesyłki pośpieszne z zachowaniem jednak przepisów, zawartych w ust. G (2).

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

Dopuszczone 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 także impregnowany (nasycony), wodorek wapniowy (hydrolit);

3. nadtlenek sodowy także w mieszaninach, które nie są niebezpieczniejsze od nadtlenu sodowego;

4. trójjazotek sodowy.

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń żelaznych (lub z blachy żelaznej). Materiały z licz. 1 w ilościach do 5 kg. można przewozić także w naczyniach szklanych, mocnych, bezpiecznych, dobrze i szczelnie zamkniętych. Naczynia te muszą być zupełnie suche, zaś dla materiałów, wymienionych pod licz. 1, 2 i 4, mogą być także wysmarowane naftą.

(2) Naczynia, zawierające materiały, wymienione pod licz. 1 i 3, muszą być umieszczone w opakowaniach ochronnych, a mianowicie:

a) naczynia z żelaza lub blachy żelaznej, zawierające materiały, wymienione pod liczbą 1, w skrzyniach drewnianych lub żelaznych koszach ochronnych;

b) naczynia szklane z materiałami, wymienionymi pod licz. 1 lub naczynia z materiałami z licz. 3, w skrzyniach drewnianych z szczelnymi listwami blaszanymi, zabezpieczającymi od zaciekania wody; naczynia szklane, umieszczane w takich skrzyniach, należy obsypać dobrze suchą krzemionką lub innym podobnym materiałem niepalnym. Naczynia z zawartością do 250 g. 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 i prócz tego umieszczony wyraźny napis: „Chronić przed wilgocią”.

B. Postanowienia dodatkowe.

(1) Przesyłki, nieprzekraczające 5 kg. opakowane w myśl postanowień ust. A, można pakować wraz z innymi przedmiotami.

(2) Z przesyłkami należy się obchodzić ze szczególną ostrożnością. Nle wolno ich rzucać, lecz stawiać lekko i ostrożnie; wogóle, a szczególnie w wagonie należy je układać tak, by nie mogły się ocierać o inne przedmioty, wstrząsać, uderzać, przewracać, ani spadać z górnych warstw.

(3) Do przewozu należy używać wagonów krytych.

(4) Zbiorniki puste po materiałach, wymienionych pod licz. 2, muszą być wolne od pozostałości z tych materiałów. W liście przewozowym należy zaznaczyć, co naczynia te zawierały przedtem, zanim je nadano do przewozu.

II. Materiały samozapalne.

Dopuszczone do przewozu:

1. **Fosfor zwyczajny** (biały lub żółty).

2. **Fosfor bezkształtny** (czerwony), związki fosforu z metalami ziem alkalicznych, naprz. fosforek wapnia, fosforek strontu oraz żelaza i podobne, samopalne związki fosforu z metalami.

3. Mieszaniny fosforu bezkształtnego z żywicami lub tłuszczami, których punkt topliwości leży powyżej 35° C.

4. Cynkoetyl, cynkometyl także w roztworze eterowym.

5. Sadze świeżo wypalone.

6. Węgiel drzewny świeżo wypalony, mielony, ziarnisty lub w kawałkach oraz węgiel ze skór.

7. Silnie obciążony jedwab (jedwab cordonnent, souple, bourre de soi i chappe) w pasmach.

8. Następujące materiały, nasycone tłuszczem, pokostem lub oliwą: wełna, włosy, wełna sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta w stanie surowym w postaci odpadków od przedzenia i tkania, galgany lub szmaty.

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, przedzie i nici, wyroby siatkowe (sieci rybackie i t. p.).

9. Mieszaniny materiałów palnych, ziarnistych lub porowatych (dziurkowatych), nasycone olejem lnianym, pokostem, smołą żywiczną i t. p. materiałami, jeżeli te mogą jeszcze podlegać samoutlenianiu (np. t. zw. trociny korkowe).

10. Guma (kauczuk) mielona, pył gumowy (kauczukowy).

11. Natłuszczone wióry żelazne lub stalowe (wióry od toczenia, wiercenia i t. p.).

12. Nasycone tłuszczem, olejem lub pokostem: papier, rurki i pierścienie papierowe.

13. Metale piroforyczne.

14. Worki po drożdżach używane, nieoczyszczone.

15. Masa do czyszczenia gazu, używana, zawierająca żelazo lub mangan.

Przepisy, co do przewozu.

A. Opakowanie.

(1) Materiały, wymienione pod licz. 1 i 2 należy pakować w mocne, szczelnie i dobrze zalutowane puszki blaszane, które należy ustawiać ściśle jedno obok drugich w mocnych i dobrze zamkniętych naczyniach drewnianych. Na materiały, wymienione pod liczbą w ilościach do 2 kg., zamiast naczyń blaszanych można używać również naczyń szklanych, dzbanów lub skrzyń. Fosfor zwyczajny musi być zanurzony w wodzie. Na skrzyniach należy oznaczyć w sposób wyraźny i trwały ich zawartość. Na naczyniach z fosforem zwyczajnym należy prócz tego umieścić napis: „Wierzech“.

(2) Materiały, wymienione pod liczbą 3, należy ładować albo do skrzyń, szczelnie zamkniętych i uniemożliwiających rozsypanie lub należy je wlewać wprost do próżnych naboń.

(3) Cynkoetyl i cynkometyl (licz. 4), także w roztworze eterowym, pakuje się w mocne, szczelnie zatopione lub w inny, odpowiedni sposób dobrze zamknięte naczynia ze szkła, gliny (kamionki lub innego podobnego materiału), albo z metalu.

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. Naczynia zaś metalowe należy umieszczać pojedynczo lub po kilka razem przy odpowiednim opakowaniu w skrzyniach, koszach plecionych lub metalowych, kubłach i t. p. naczyniach zewnętrznych mocnych. Otwarte naczynia zewnętrzne muszą być zaopatrzone w osłony ochronne, które, jeżeli są ze słomy, sitowia, trzciny lub innego materiału łatwopalnego, powinny być nasycone zawiesiną (mlekiem) gliny lub wapna, lub innego materiału ogniotrwałego z dodatkiem szkła wodnego.

Każda przesyłka musi mieć wyraźny napis drukowany na tle czerwonym: „Ostrożnie z ogniem“. Na to naczynia z balonami szklanymi należy zaopatrzyć w wyraźny napis: „Nosić ostrożnie“. Nie wolno ich przewozić na taczkach, nosić na plecach ani na ramieniu.

(4) Materiały z liczb. 5 i 6 należy pakować w naczynia szczelne i dobrze zamknięte. Naczynia drewniane muszą być wyłożone wewnątrz odpowiednim materiałem uszczelniającym. Naczynia te należy umieszczać w mocnych skrzyniach, koszach lub kubłach.

(5) Materiały z liczby 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 nazewnątrz przed zatkanie.

(6) Materiały z licz. 8, jak: używaną wełnę do czyszczenia i wilgotne szmaty do czyszczenia należy pakować w mocne i dobrze zamknięte naczynia.

(7) Materiały z licz. 9, tłoczone w formach, należy pakować w mocne i szczelne naczynia blaszane lub drewniane z uszczelniającymi wkładkami blaszanymi; jeżeli zaś nie są tłoczone, należy je pakować szczelnie w mocne i dobrze zamknięte naczynia.

(8) Gumę (kautczuk) mieloną, proszek gumowy (kautczukowy, licz. 10) należy pakować do mocnych i dobrze zamkniętych naczyń.

(9) Materiały z licz. 11 należy pakować w mocne, szczelnie i dobrze zamknięte naczynia metalowe.

Takie opakowanie nie jest konieczne przy przewozie w żelaznych wagonach krytych, lub żelaznych wagonach otwartych z osłonami.

(10) Materiały z licz. 13 muszą być umieszczone w rurach szklanych, topionych na końcach, te zaś zapakowane w naczynia blaszane wypełnione krzemionką lub innym materiałem ziemnym, suchym i również zalutowane.

(11) Używane worki po drożdżach, nieoczyszczone (licz. 14), należy pakować w naczynia szczelnie zamknięte.

(12) Masę do czyszczenia gazu używaną, zawierającą żelazo lub mangan (licz. 15), można przyjmować do przewozu tylko w wagonach żelaznych, jeżeli nie jest opakowana w szczelnych naczyniach blaszanych.

Jeżeli wagony nie mają dobrych i bezpiecznych dachów żelaznych należy towar przykryć takiemi oponami, które przy zetknięciu się z płomieniem nie zapalają się. Takie opony obowiązany jest na żądanie kolei dostarczyć nadawca. Naładowanie jest obowiązkiem nadawcy, wyładowanie odbiorcy.

B. Postanowienie dodatkowe.

(1) Wraz z innemi przedmiotami można pakować w mocne naczynia drewniane, szklane i bezpiecznie zamknięte z obowiązkiem przestrzegania przepisów co do naczyń, podanych w ust. A, przedmioty następujące:

- a) fosfor zwyczajny (licz. 1) w ilościach do 250 g.; 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; każde naczynie blaszane z fosforem należy umieścić mocno w zewnętrznym naczyniu drewnianem;
- b) materiały z licz. 2 w ilościach do 5 kg.;
- c) cynkoetyl i cynkometyl (licz. 4) w ilościach do 2 kg., przyczem naczynia, zawierające te materiały, muszą być dobrze zapakowane w skrzynie; nie wolno jednak pakować ich razem z innemi materiałami samozapalnymi, tudzież wybuchowemi, strzelniczymi i rozsadzającymi (I a), amunicją (I b), materiałami zapalnymi i ogniami sztucznymi (I c) oraz z cieczami zapalnymi (II);

- d) materiały z licz. 12 i 13 bez ograniczenia.
- (2) Następujące przedmioty można przewozić bez ograniczeń, jeżeli nadawca w liście przewozowym zaświadczy, że:
 - a) sadze (licz. 5) i węgiel drzewny, mielony, ziarnisty, lub w kawałkach oraz węgiel ze skór (licz. 6) nie są świeżo wypalone (t. zn. że przeleżały po wypaleniu nie mniej niż 48 godzin);
 - b) jedwab w pasmach (licz. 7) nie jest silnie obciążony;
 - c) przedmioty z licz. 8 i 11 nie są nasyczone pokostem, oliwą lub innym tłuszczem;
 - d) używane worki po drożdżach (licz. 14) są oczyszczone;
 - e) masa do czyszczenia gazu, używana (licz. 15) jest zupełnie utleniona.
- (3) Materiały z licz. 8, z wyjątkiem wełny, używanej do czyszczenia i szmat do czyszczenia (ścierek), zapakowanych według p. (6) muszą być suche.
- (4) Rurki papierowe z licz. 12 wolno przewozić jedynie pod warunkiem zamieszczenia w liście przewozowym zaświadczenia, iż rzeczony przedmiot po nasyceniu ich olejem lub tłuszczem zostały ogrzane, a następnie zupełnie ochłodzone w wodzie.

Pierścienie z tektury, wymienione pod licz. 12, muszą być suche i tak umieszczone, aby nie mogły zapalić się same.
- (5) Można przewozić:
 - a) cynkoetyl i cynkometyl (licz. 4) w wagonach niekrytych, w wagonach zaś krytych mniejsze ilości, do 10 kg., zapakowane oddzielnie; w ilościach do 2 kg., zapakowane wraz z innymi przedmiotami według punk. (1 c);
 - b) dla materiałów z licz. 7, 8 i 12 należy używać tylko wagonów krytych lub też wagonów niekrytych, zaopatrzonych w opony ochronne. Wełnę do czyszczenia i szmaty (ściereki) do czyszczenia zapakowane według punk. (6), wolno przewozić także w wagonach niekrytych.
- (6) Co do cynkoetylu i cynkometylu należy nadto przestrzegać przepisów, podanych w rozdz. III ust. B (5).

III. Ciecze zapalne.

Dopuszczone do przewozu:

I. Węglowodory, a mianowicie:

- a) ropa naftowa (olej skalny) i nafta oczyszczona oraz oleje, otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i destylaty z nich, węglowodory innego pochodzenia (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego), niezapalające się przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza w przyrządzie Abel-Pensky'ego w temperaturze poniżej 21° C. lub w przyrządzie systemu Pensky-Martens'a w temperaturze powyżej 100° C.;
- b) ropa naftowa (olej skalny) i nafta oczyszczona, nafta oleju skalnego, oleje otrzymane ze smoły węgla brunatnego, oleje torfowe i łupkowe, nafta asfaltowa i destylaty z tych materiałów (benzyna, ligroina, olej do czyszczenia itp.), węglowodory innego pochodzenia (np. odpadki po zgęszczeniu gazu olejowego) jeżeli przy stanie barometru, wynoszącym 760 mm. w odniesieniu do poziomu morza, w przyrządzie, systemu Abel-Pensky'ego wytwarzają gazy zapalne w temperaturze poniżej 21° C, a w 15° C mają ciężar ga-

- tunkowy, większy niż 0,680, oleje ze smoły węgla kamiennego, które w 15° C. mają ciężar gatunkowy poniżej 0,950 (benzol, ksyolol, kumol itp.):
- c) eter naftowy (gazolin, eter gazowy, neolina itp.) i inne podobne materiały łatwo zapalne, otrzymane z oleju skalnego lub ze smoły z węgla brunatnych, jeżeli materiały te mają w 15° C. ciężar gatunkowy, wynoszący nie więcej niż 0,680.
 2. **Ciecze**, otrzymane w części z nafty, z oleju skalnego lub z innych cieczy podobnych, łatwo zapalnych, w części z żywicy, kauczuku, gutaperki, mydła, asfaltu, smoły lub tym podobnych materiałów.
 3. **Eter etylowy** (eter siarczany) także zmieszany z innymi cieczami (np. krople Hoffmana) rozczyń nitrocelulozy w eterze siarczanym (kclodium), w alkoholu amyłowym, w alkoholu etylowym, w alkoholu metylowym, w estrze etylowym kwasu octowego, w octanie amyłowym, w acetonie, w nitrobenzolu, nittrotoluolu lub w mieszaninach tych cieczy (np. lak za-poński), najwyżej jednoprocetowe rozczyń nitrogliceryny w alkoholu.
 4. **Roztwory** nitrocelulozy w kwasie octowym.
 5. **Alkohol** metylowy (spirytus drzewny), surowy i oczyszczony, aceton, paraldehyd, aldehyd octowy (w rozczyń alkoholowym).
 - Estry wszelkiego rodzaju, np. octan amyłowy, ciekłe etery wszelkiego rodzaju z wyjątkiem eteru etylowego (co do eteru etylowego patrz lic. 3, co do eteru naftowego — lic. 1. c).
 6. **Środek** ogólnie stosowany do denaturowania spirytusu (spirytus drzewny, zmieszany z pirydyną).
 7. **Mieszaniny spirytusu drzewnego i benzolu** (z woskiem ziemnym lub bez niego).
 8. **Dwusiarczki węgla**.
 9. **Tłuszcze** ciekłe, pokosty, farby zaprawione pokostem, olej terpentynowy (smołowiec) i inne oleje eteryczne, oleje fuzlowe, alkohol absolutny, wyskok winny (spirytus) oraz przyrządzone z nich ciecze (lakier spirytusowy, lakier olejny, środki wysuszające, mydła ciekłe itp.), w ilościach powyżej 40 kg.

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

(1) Do opakowania należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń szklanych, glinianych (z kamionki lub podobnego materiału) lub metalowych. Rozczynów nitrocelulozy w kwasie octowym nie wolno przesyłać w naczyniach metalowych.

Ciecze z lic. 1. a) i b), 2, 4, 5, 6, 7 i 9, można także przewozić w mocnych szczelnie zamkniętych naczyniach drewnianych, jak beczki itp.

(2) Naczynia szklane lub gliniane z cieczami z lic. 1—9, tudzież naczynia blaszane z cieczami z lic. 3 i 8 należy szczelnie ustawiać bądź oddzielnie, bądź po kilka razem, w mocnych naczyniach zewnętrznych (koszach plecionych lub metalowych), kułach lub skrzyniach, przy użyciu odpowiedniego materiału pakunkowego; naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) muszą być zaopatrzone w dobre antaby. Otwarte naczynia zewnętrzne muszą mieć takie same osłony ochronne, jakie przepisane są dla materiałów samozapalnych w rozdz. II A (3).

(3) Każda przesyłka z cieczami z lic. 1. b) i c), 3, 4 i 8 musi mieć napisy, wydrukowane na czerwonym tle: „Ostrożnie z ogniem”. Kosze i inne naczynia z balonami szklanymi muszą mieć nadto napis: „Przenosić ostrożnie”. Nie wolno ich przewozić na taczkach, przenosić na ramionach lub plecach.

B. Postanowienia dodatkowe.

(1) Ciecze z liczby 9 w ilościach do 40 kg. można przewozić bez ograniczenia. Do spirytusu w flaszkach szklanych w przesyłkach wagonowych nie są konieczne osłony naczyń zewnętrznych, przewidziane w ust. A (2), jeżeli każda flaszka zawiera nie więcej niż 1 litr i jeżeli naczynia zewnętrzne otwarte są dostatecznie zabezpieczone przed przewróceniem się lub spadnięciem z wyższych warstw itp.

(2) Wraz z innymi przedmiotami, z warunkiem przestrzegania przepisów co do naczyń, wymienionych w ust. A, można pakować do mocnych szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych;

a) ciecze z liczby 9 — bez ograniczeń;

b) ciecze z liczb. 1 do 7 — w ilościach do 10 kg;

c) dwusiarczek węgla z liczb. 8 — w ilościach do 2 kg.

Naczynia z cieczami z liczb. 1 do 8 muszą być szczelnie ułożone w naczynia zewnętrzne.

(3) Przy przesyłkach węglowodorów z liczb. 1. a) i b) należy zaznaczyć w liście przewozowym, że materiały te odpowiadają warunkom co do stopnia zapalności i ciężaru gatunkowego, przepisany pod liczb. 1 ust. a) i b). W razie braku takiego zaznaczenia, stosują się do tych przedmiotów przepisy, zawarte w ust. 1. c) niniejszego rozdz. dla eteru naftowego.

(4) Do przewozu cieczy z liczb. 1 do 8 należy używać wagonów niekrytych; materiały w mniejszych ilościach, wymienione pod liczb. 1 do 7, do 10 kg. oraz dwusiarczek węgla (liczb. 8.) do 2 kg. można ładować także do wagonów krytych, lecz oddzielnie lub zapakowane razem z innymi przedmiotami podług wymagań punk. (2) b) i c).

(5) Co do cieczy, wymienionych pod liczbą 1 do 8, prócz tego obowiązują przepisy następujące:

a) wagony należy przed rozpoczęciem ładowania zaopatrzyć w trwałe nalepione kartki po obu stronach z napisami: „Ostrożnie z ogniem“ i „Przesuwać ostrożnie“;

b) przesyłki należy ułożyć w wagonie bezpiecznie; kosze i kubły otwarte należy przymocować odpowiednio, nie można ich ustawiać jedne na drugich;

c) naczynia, które uległy uszkodzeniu w drodze, należy bezzwłocznie wyładować, jeżeli zaś niezwłoczna naprawa ich okaże się niemożliwą, kolej ma prawo zarządzić sprzedaż takich naczyń wraz z pozostałą w nich zawartością na rachunek właściciela towaru bez dalszych formalności;

d) naczynia blaszane próżne, szczelnie zamknięte, zwracane po przywiezieniu takich materiałów, należy przewozić w wagonach krytych, inne zaś naczynia — na wagonach niekrytych; w liście przewozowym na takie zwrotne przesyłki należy zaznaczyć, do czego naczynia, zwracane do pierwotnej stacji nadania, były pierwotnie użyte.

(6) Co do wagonów-cystern i ich zbiorników, przeznaczonych do przewozu cieczy, stosują się przepisy, zawarte w ust. A, (1) i B, (3) i (5)a).

(7) Ciecze, wymienionych pod liczb. 1 do 9, nie można przewozić w wagonach lub w przedziałach wagonów, w których się znajdują działające przyrządy elektryczne, jako to pozostające pod prądem elektromotory, generatory, przetworniki, płyty ogromnikowe, opornice, bezpieczniki, hamulce elektromagnetyczne, przyrządy do ogrzewania. W wagonach z rzeczonymi cieczami dopuszczalne są jedynie lampy żarowe, zamknięte w bardzo mocne klosze ochronne, których wyłączniki i bezpieczniki znajdują się poza wago-

nami lub przedziałami wagonów, nadto dopuszczalne są izolowane przewodniki druciane dobrze zabezpieczone przed uszkodzeniem mechanicznym.

IV. Materiały trujące.

Następujące przedmioty podlegają przepisom zawartym niżej w ust. A. i B.

1. Preparaty arsenowe stałe, zwłaszcza bezwodnik kwasu arsenawego (arszenik) arszenik żółty (trójsiarczek arsenu, auripigment), arszenik czerwony (realgar), arsen metaliczny, kopalny itp.
2. Żelazokrzem (ferrosilicium), otrzymany drogą elektryczną.
3. Cyanek potasu i cyanek sodu w stanie stałym.
4. Preparaty arsenowe ciekłe. w szczególności kwas arsenowy.
5. Roztwór (ług) cyanku potasu i cyanku sodu.
6. Preparaty metaliczne trujące:
 - a) sublimat, chlorek rtęciowo-amonowy, tlenek rtęciowy czerwony, farby miedziowe, w szczególności grynspan; zielone i niebieskie barwniki miedziowe; cukier ołowiowy;
 - b) inne preparaty ołowiowe zwłaszcza glejta (tlenek ołowiu, masykot), minia, biel ołowiowa i inne farby ołowiowe; pozostałości ołowiane i inne odpadki, zawierające ołów.
7. Siarczan miedziowy (kamień siny, koperwas), mieszaniny siarczanu miedziowego z wapnem, sodą itp. (proszek do przyrządzania zaprawy bordeaux itp.).
8. Chlorany.

Przepisy co do przewozu.

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 liczb. 1 i 3, należy pakować:
 - a) w beczki żelazne, mocne; z przyśrubowanym wiekiem i z grubymi obręczami do przetwarzania lub
 - b) w beczki podwójne z suchego i mocnego drzewa, z obręczami wpuszczanymi lub w takich samych skrzyniach podwójnych, z okalającymi wiązaniami, przyczem naczynia wewnętrzne należy wyłożyć materiałem uszczelniającym; jako opakowanie wewnętrzne można również użyć naczyń blaszanych, zalutowanych, lub naczyń szklanych albo glinianych; naczynia szklane i gliniane należy zapakować szczelnie w kosze, kubły, skrzynie itp., prześciełając uprzednio odpowiednim materiałem miękkim. w celu dostatecznego zabezpieczenia przed rozbiciem; tak opakowane naczynia można też łączyć po kilka w jedną przesyłkę;
 - c) materiały, wymienione pod liczbą 1, można również pakować w worki z płótna, nasyczonego dziegciem, które należy umieścić pojedynczo w beczkach z suchego drzewa.
- (3) Żelazokrzem (ferrosilicium, liczba 2), należy pakować w mocne i szczelne naczynia drewniane lub metalowe, nie przepuszczające wody.
- (4) Materiały, wymienione pod liczbą 4 należy pakować:
 - a) w naczynia metalowe, drewniane lub gumowe, dobrze zamykane lub

- b) w naczynia szklane, albo gliniane, ustawione szczelnie w mocnych koszach metalowych, plecionych, skrzyniach, kubłach itp., uprzednio prześcielanych odpowiednio, w celu dostatecznego zabezpieczenia przed rozbiciem; naczynia zewnętrzne muszą być zaopatrzone w odpowiednie antaby.
 - (5) Materiały, wymienione pod liczbą 5, należy pakować:
 - a) w naczynia żelazne, dobrze zamknięte, które następnie należy ułożyć szczelnie w mocne skrzynie drewniane lub metalowe, przesypane krzemionką, trocinami lub innymi materiałami chłonnymi lub
 - b) w wagony-cysterny, lecz tylko w takie, które nie są spajane nitami, lub też w takie, które mają ściany podwójne; muszą one być bez otworów w częściach dolnych (kurków, wentyli itp.); bądź też otwory muszą być osłonięte szczelnie nakryciami metalowymi, mocno przyśrubowanymi.
 - (6) Materiały, wymienione pod liczbą 6, należy pakować:
 - a) w beczki żelazne lub szczelne beczki z mocnego suchego drewna, z wpuszczonymi obręczami albo 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 z bezpiecznym zamknięciem, przyczem naczynia szklane i gliniane należy dobrze opakować za pomocą odpowiedniego materiału pakunkowego, w celu zabezpieczenia przed rozbiciem;
 - 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 i wagonach-cysternach z takiego materiału, na który rzeczony związki nie działają;
 - (7) Materiały, wymienione pod liczbą 7, należy pakować w mocne, szczelnie i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, skrzynie) lub w mocne, gęste i dobrze zaszyte worki.
 - (8) Materiały, wymienione pod liczbą 8, należy pakować w mocne i szczelne naczynia drewniane (beczki lub skrzynie), wyłożone papierem i bezpiecznie zamknięte.
 - (9) Na przesyłkach oraz na wagonach-cysternach z materiałami, wymienionymi pod licz. 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 licz. 1, 3, 4, 5 i 6. a), należy nadto oznaczyć napisem „Trucizna“, a żelazokrzem (ferrosilicium) licz. 2 zaopatrzyć w napisy: „Chronić przed wilgocią“, „Nie przewracać“.

B. Postanowienia dodatkowe.

- (1) Wraz z innymi przedmiotami, z warunkiem przestrzegania przepisów, obowiązujących co do opakowania (patrz ust. A), można pakować do mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych:
 - a) materiały, wymienione pod licz. 1, 3 i 8, w ilościach do 5 kg, z których cyanku potasu, cyanku sodu i chloranów nie można pakować razem z kwasami i solami kwaśnymi;
 - b) materiały, wymienione pod liczbą 6. a), w ilościach do 10 kg;

c) materiały, wymienione pod liczbą 2, 6. b) i 7, w ilościach dowolnych. Naczynia, zawierające przed nioty, wymienione pod licz. 1, 3, 4, 5 lub 6. a), należy zaopatrywać w napisy: „Materiały trujące“.

(2) Materiałów, wymienionych pod licz. 1, 3, 4, 5 i 6. a), nie można łądować wraz z produktami spożywczymi lub użytkowymi.

(3) Materiałów, wymienionych pod licz. 3, 5 i 8, nie można łądować razem z kwasami, jak również materiałów, wymienionych pod liczbą 5, nie można łądować z solami kwaśnymi. Wagony-cysterny z materiałami wymienionymi pod liczbą 5, należy stawiać w pociągu w ten sposób, aby je przedzielił od wagonów z kwasami cieklami przynajmniej jeden wagon.

(4) Materiały, wymienione pod liczbą 5, można przewozić tylko w wagonach-cysternach albo na wagonach niekrytych w odpowiednich naczyniach.

(5) Żelazokrzem (ferrosilicium) 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, worki oraz wagony-cysterny po przewiezionych materiałach trujących, wymienionych pod licz. 1, 3, 4, 5 i 6. a), muszą być zamknięte zupełnie szczelnie. Zarówno na samych naczyniach, jak i w liście przewozowym należy oznaczyć wyraźnie, co w nich było przewożone. Również należy przestrzegać przepisu, podanego w ust. (2).

V. Materiały żrące.

Następujące przedmioty podlegają przepisom, zawartym niżej w ust. A. i B.

1. Kwas siarkowy, kwas siarkowy dymiący (kwas siarkowy z zawartością bezwodnika, oleum, olej wytryolowy, kwas siarkowy nordhauseński), kwas azotowy (saletrzany serwasser) i ich mieszaniny, kwas solny, kwas fluorowodorowy i roztwory zawierające więcej niż 40% kwasu octowego.

2. Chlorek siarki, tlenek azotu i siarczan żelazowy (zaprawy żelazowe).

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

4. Brom.

5. Bezwodnik kwasu siarkowego.

6. Chlorek acetylu, pięciochlorek antymonu, tlenochlorek chromu, tlenochlorek fosforu, pięciochlorek fosforu (nadchlorek fosforu), trójdychlorek fosforu, chlorek siarczyny, chlorek tlenowy i kwas chlorosulfonowy).

7. Dwutlenek wodoru.

8. Siarczek sodowy i koks sodowy (natronkoks).

Przepisy co do przewozu.

A. Opakowanie.

(1) Do opakowania materiałów, wymienionych pod licz. 1 do 4 należy używać mocnych, szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń takich, które nie ulegają działaniu zawartego w nich materiału. Co do kwasu fluorowodorowego licz. 1 patrz punkt (5). Zamknięcie musi być takie, aby nie mogło ulegać uszkodzeniu ani wskutek wstrząśnienia, ani przez samą zawartość naczynia. Przy użyciu naczyń szklanych lub glinianych należy przestrzegać przepisów następujących:

- a) naczynia z materiałami, wymienionymi pod licz. 1 do 3. należy układać szczelnie, prześcielając odpowiednim materiałem, w mocnych koszach plecionych lub metalowych, kubłach, skrzyniach; takie naczynia zewnętrzne (z wyjątkiem skrzyń) należy zaopatrzyć 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, ziemistym, w ilości dostatecznej i nie mniejszej od zawartości naczyni;
- c) materiał do prześcielania i przesypywania (a i b) nie jest niezbędny 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 (liczba 4.) należy umieszczać w mocnych skrzyniach drewnianych lub metalowych, obsypując naczynia po same szyjki popiołem, krzemionką, piaskiem lub innym materiałem niepalnym.

(2) Przyrządy do gaszenia ognia z zawartością kwasu z licz. 1 muszą być w stanie uniemożliwiającym wyciekaniu kwasu.

(3) Akumulatory elektryczne, napełnione kwasem siarkowym (licz. 1) lub ługiem żrącym (licz. 3) 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 chłonnym. Skrzynię należy zaopatrzyć w wyraźny napis na wieku: „Akumulatory”, „Góra“. Jeżeli akumulatory są nabite, wówczas bieguny ich należy zabezpieczyć przed zwarciem (krótkim spięciem).

Jeżeli ogniwa zrobione są z materiałów odpornych, jak drzewo, z wykładziną z ołowiu, twardy kauczuk lub blacha żelazna z takim urządzeniem w górze, które w zupełności zabezpiecza płyn żrący przed rozpryskaniem w stopniu, zagrażającym niebezpieczeństwem, wówczas takie opakowanie ogniwi i baterji akumulatorów nie jest konieczne, lecz jeżeli one za pomocą odpowiednich urządzeń, jak podstawy, przegrody, podpórki i t. p. — zabezpieczone są dostatecznie przed przewróceniem się lub przesunięciem oraz uszkodzeniem przez spadnięcie na nie innych przedmiotów. Ogniwa lub baterje, przymocowane do pojazdu, jako motor popędowy, nie potrzebują również opakowania, jeżeli pojazdy te będą dobrze przytwierdzone w wagonie kolejowym lub odpowiednio mocno ułożone.

(4) Do szlamu ołowianego z akumulatorów i z komór ołowianych, zawierającego kwas siarkowy, można uważać naczyni drewnianych tylko takich, które dostatecznie zabezpieczają kwas przed wyciekaniem.

(5) Naczynia do kwasu fluorowodorowego, rozcieńczonego (licz. 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 naczyni żelaznych z zamknięciami ściśle 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 (licz. 5) należy pakować:

- a) w mocne puszki z blachy żelaznej, pobielane i zalutowane lub

- b) w mocne butle żelazne lub miedziane, których otwory są bezpiecznie i hermetycznie zamknięte.

Naczynia i butle należy pakować ściśle w mocne naczynia zewnętrzne drewniane lub z blachy żelaznej, przesypując krzemionką lub innym podobnym materiałem niepalnym.

- 7) Materiały, wymienione pod liczbą 6, należy pakować:

- a) w naczynia z żelaza spawalnego, zlewnego, stali lanej, ołowiu lub miedzi, zupełnie szczelne i dobrze zamknięte lub
b) w naczynia szklane; w tym ostatnim przypadku obowiązują przepisy następujące:

- a) naczynia szklane muszą mieć grube ściany i być zamknięte szklanymi korkami, dobrze doszlifowanymi, uszczelnionymi i dostatecznie zabezpieczonymi przed wypadnięciem;

- β) naczynia szklane, zawierające więcej niż 5 kg. należy umieścić w zewnętrznych naczyniach metalowych; flaszki mniejszej pojemności można pakować w mocne naczynia drewniane, podzielone na oddzielne przegródki, podług liczby flaszek; jedno naczynie może zajmować nie więcej niż cztery przegródki.

- γ) naczynia szklane należy umieszczać w naczyniach zewnętrznych tak, by one, nie dotykając ścian naczynia zewnętrznego bezpośrednio, odstawały od nich nie mniej niż na 30 mm; przestrzeń próżną należy ściśle wypełnić krzemionką lub innym podobnym materiałem niepalnym; dla naczyń z zawartością chlorku acetylu można użyć również i trocin;

- δ) wieko naczynia należy zaopatrzyć w wyraźny napis, oznaczający nazwę zawartości naczyń oraz umieścić znak, wskazujący, że wewnątrz znajduje się szkło, lub napis „Szkło”.

(8) Na dwutlenek wodoru (liczba 7) należy używać naczyń luźno zamkniętych. Balony, bańki lub flaszki należy dobrze zapakować w mocne skrzynie lub kosze z antabami.

(9) Na oczyszczony siarczek sodowy, krystaliczny (liczba 8), należy użyć naczyń szczelnych, nieprzemakalnych, zaś na siarczek sodowy surowy, niekrystalizowany, oraz na koks sodowy—natron koks—szczelnych naczyń blaszanych.

B. Postanowienia dodatkowe.

(1) Wraz z innymi przedmiotami można, przestrzegając przepisów podanych w ust. A co do opakowania, pakować w zewnętrzne naczynia drewniane, mocne, szczelne i dobrze zamknięte następujące materiały:

- a) brom (licz. 4) do 500 g;
b) bezwodnik kwasu siarkowego (licz. 5) do 2 kg. — w mocnych, zatopionych bańkach szklanych, które należy ułożyć dobrze w mocnych, szczelnie zamkniętych naczyniach blaszanych i przesytać dobrze krzemionką;
c) materiały, wymienione pod liczbą 6,—do 5 kg;
d) materiały, wymienione pod liczb. 1, 2 i 3,—do 10 kg.

Powyższe przedmioty należy mocno ułożyć w naczyniu.

(2) W listach przewozowych należy zamieścić:

- a) co do kwasu azotowego (saletzanego) (licz. 1), zapakowanego w naczynia szklane, oznaczenie ciężaru gatunkowego w 15° C, bez czego kwas należy uważać za stężony (ust. A, (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 rzeczne 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 licz. 1 do 5, można przewozić w wagonach niekrytych.

Można jednak używać i wagonów krytych:

a) dla materiałów, wymienionych pod licz. 3, jeżeli są one zapakowane w mocne i szczelne beczki żelazne, napełnione tylko do $\frac{9}{10}$ części ich pojemności;

b) dla bromu (licz. 4) w ilościach do 500 g, dla bezwodnika siarkowego (licz. 5) do 2 kg, dla materiałów, wymienionych pod licz. 1, 2 i 3, do 10 kg, zapakowanych oddzielnie lub wraz z innymi przedmiotami, jeżeli naczynia z nimi zostaną umieszczone w mocno i szczelnie zamknięte skrzynie drewniane.

(4) Dwutlenek wodoru (licz. 7) oraz siarczek sodowy i koks sodowy (natron koks) (licz. 8) można przewozić zarówno w wagonach krytych, jak i niekrytych pod oponami.

(5) Naczynia próżne po materiałach, wymienionych pod licz. 1 do 5, nadawane do przewozu z powrotem, muszą być szczelnie zamknięte lub zupełnie oczyszczone. W liście przewozowym należy wymienić nazwę materiału, jaki ostatnio w naczyniu był zawarty.

(6) Przepisy ust. (3) i (5) nie stosują się do przyrządów do gaszenia ognia oraz do akumulatorów elektrycznych (patrz ust. A, (2) i (3)).

(7) Naczynia z kwasem fluorowodorowym (licz. 1) należy ustawiać tak, by przyrządy zamykające były na wierzchu.

(8) Co do naczyń, znajdujących się w wagonach-cysternach, przeznaczonych do przyjęcia materiałów żrących, obowiązują przepisy, podane w ust. A (1), z wyjątkiem postanowień, zawartych w punktach a) do d).

VI. Materiały, ulegające gniciu.

Następujące przedmioty podlegają przepisom, zawartym niżej w ust. A. i B.

1. Ściągnięte świeże, świeże obrzynki i odpadki skórzane, przeznaczone na wyrób kleju, nieprzewapnione, świeże rogi i racice oraz kości świeże, tudzież inne materiały zwierzęce, ulegające gniciu i cuchnące, nie wymienione w poniżej przytoczonych ustępach.

2. Skóry świeże niesolone.

3. Oczyszczone suche kości, suche rogi i racice.

4. Żołądki cielęce, świeże oczyszczone od resztek pokarmu.

5. Wytłoczone pozostałości z kotłów od wyrobu kleju, z obrzynków skórzanych (wapno klejowe, ser klejowy lub nawóz klejowy).

6. Niewytłoczone pozostałości, wymienione pod liczbą 5.

7. Nawóz stajenny, mieszany z podściółką.

8. Inne fekalja i odchody z miejsc ustępowych.

9. Śmiecie domowe.

10. Trupy zwierząt, przeznaczone do usunięcia, całe lub części.

Co do przewozu wyżej wymienionych przedmiotów obowiązują postanowienia następujące:

A. Opakowanie.

(I) Przy nadawaniu w przesyłkach drobnych, należy pakować:

a) przedmioty, wymienione pod licz. 1, 5 i 6, — do mocnych, szczelnie i dobrze zamkniętych naczyń drewnianych (skrzyń, beczek,

kubłów) takich, któreby nie przepuszczały przykrej woni zawartości na zewnątrz;

- b) przedmioty, wymienione pod liczbą 2, — do takich samych, jak w poprzednim punk. a). naczyń lub do mocnych, szczelnych i dobrze zaszytych lub zawiązanych worków, nasyconych odpowiednim środkiem odkażającym, jako to: kwasem karbolowym lub lizolem w celu usunięcia przykrej woni, wydzielanej przez te przedmioty; jednakże worków do opakowania można używać w okresie pory zimowej od listopada do lutego włącznie;
- c) przedmioty, wymienione pod liczb. 3 — do szczelnych i dobrze zamkniętych naczyń (beczek lub kubłów) lub do mocnych worków;
- d) żołądki cielęce (licz. 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; ponadto 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 (licz. 8) — do silnie i bezpiecznie zamkniętych naczyń metalowych lub drewnianych;
- f) nawóz z gołębików, (licz. 8) — w mocne, szczelne i dobrze zamknięte naczynia drewniane (beczki, kubły); nawóz zupełnie suchy — można pakować także do mocnych i gęstych worków.

Zewnętrzna strona opakowania nie powinna mieć żadnych śladów zawartości.

(2) Co do przesyłek wagonowych, obowiązują przepisy następujące:

a) Materiały, wymienione pod liczb. 1 i 2:

1. Przy użyciu specjalnych wagonów krytych z odpowiednim urządzeniem do przewietrzania, opakowanie nie jest konieczne. Jednakże materiały te należy zlewać najmniej 5% ym roztworem kwasu karbolowego lub innymi odpowiednimi środkami odkażającymi, w celu zabezpieczenia przed zgniłą wonią.

2. Przy użyciu zwykłych wagonów towarowych niekrytych:

- a) w porze roku od marca do października włącznie, rzeczony towar musi być zapakowany w mocne i gęste worki, nasycone odpowiednim środkiem odkażającym, jak to: kwasem karbolowym lizolem, tak by woń zgnilizny nie przedostawała się nazewnątrz. Towar należy przykryć zupełnie oponą z grubej tkaniny (t. zw. płótna chmielowego), nasyconej wyżej wymienionymi środkami odkażającymi, a następnie pokryć zupełnie oponą wagonową, nieprzemakalną i nienasmoloną.
- β) W porze roku, od listopada do lutego włącznie, używanie worków do pakowania nie obowiązuje; towar jednakże należy przykryć tak samo zupełnie osłoną z płótna chmielowego, które w miarę potrzeby, należy przesylić środkami odkażającymi wyżej w ust. α) wymienionymi, a następnie oponą wagonową nieprzemakalną i nienasmoloną, tak, by zgniła woń nie dała się odczuć.
- γ) Przesyłki, w których zgniłej woni nie można usunąć środkami odkażającymi, należy zapakować do beczek lub kubłów szczelnie i dobrze zamkniętych, tak by w zupełności zabezpieczyły od przedostawania się zgniłej woni nazewnątrz.
- b) Do przewozu przedmiotów, wymienionych pod liczb. 3, 7 i 9, opakowanie specjalne nie jest niezbędne, jednakże rzeczony przedmioty należy przykryć zupełnie gęstymi oponami wagonowymi,

- jeżeli nie są opakowane; nawóz stajenny (licz. 7) ze słomą zmieszany należy jedynie posypać grubą warstwą piasku lub ziemi; śmiecie domowe (licz. 9) można przewozić w wagonach, umyślnie do tego celu przeznaczonych i zabezpieczających zawartość przed rozsypaniem, bez opon.
- c) Żołądki cielece (licz. 4) należy pakować w ten sam sposób, jaki jest wskazany w ust. (1) d).
 - d) Przedmioty, wymienione pod liczbą 5, należy przykryć zupełnie dwoma oponami dużymi, nieprzemakalnymi i nienasmolonymi w ten sposób, że pierwszą oponę, pokrywającą towar bezpośrednio, należy posypać warstwą suchego wapna gaszonego, miałem torfowym lub zużytymi garbowinami, a następnie przykryć drugą oponą. Osłonę dolną należy nasycić odpowiednimi środkami odkażającymi (kwasem karbolowym, formaliną, lizolem itp.) tak by zapach gnilny nie dał się odczuwać.
 - c) Materjały, wymienione pod liczbą 6, należy opakować podług wskazówek, zawartych w punk. (1) b).
 - f) Materjały, wymienione pod liczb. 8, należy pakować do mocnych, szczelnych, dobrze zamkniętych naczyń. Suchy nawóz gołębi i kał psi należy pakować do mocnych i gęstych worków.
 - e) Materjały, wymienione pod liczb. 10, można przewozić w wagonach, specjalnie w tym celu przygotowanych (patrz ust. B, (9)).

8. Postanowienia dodatkowe.

(1) Kolej ma prawo ograniczyć przewóz do pewnych, ściśle wyznaczonych pociągów oraz wydawać każdorazowo przepisy co do czasu i terminu naładowania i wyładowania oraz wwozu i wywozu ze stacji.

(2) Materjałów, wymienionych pod licz. 7 i 8 (z wyjątkiem nawozu z gołębników), 9 i 10, nie można nadawać do przewozu jako przesyłki drobne.

(3) Naczyń z kałem psim nie wolno toczyć; należy je przewozić stojąco.

(4) Co do przesyłek wagonowych, nadawanych luzem, kolejma prawo żądać od odbiorcy oczyszczenia miejsca ładunkowego względnie wyładunkowego. Kolej ma również prawo żądać od nadawcy i odbiorcy, by zarówno ładowanie jak i wyładowanie śmieci domowych było uskuteczniane za pomocą odpowiednich przyrządów, zabezpieczających w zupełności śmiecie przed rozpylaniem i rozsypywaniem. Dostarczenie takich przyrządów jest obowiązkiem nadawcy, względnie odbiorcy przesyłki.

(5) Wagony po przewiezionych luzem przedmiotach, wymienionych pod licz. 1, 2, 3 i 7 oraz po przedmiotach, wymienionych pod liczbą 8, kolej obowiązana jest poddać każdorazowo oczyszczeniu i odkażeniu, jakie jest przepisane dla linii, na których odbywa się przewóz bydła, w celu usunięcia zarazków. Koszta oczyszczania i odkażania 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) Przedmioty pod licz. 3 i 4 wolno przewozić w wagonach krytych. Nie wolno ich ładować z środkami spożywczymi. Do przewozu śmieci domowych należy używać wagonów, umyślnie do tego celu urządzonych i zabezpieczających zawartość przed rozpruszaniem lub też szczelnych wagonów niekrytych pod oponami. Przedmioty pod licz. 1, 2, 5, 6, 7 i 8 (z wyjątkiem świeżych ścięgien do wyrobu kleju oraz z wyjątkiem kości świeżych, dodawanych przy kupnie mięsa lub do wyrobu masy na zupy), muszą być przewożone w wagonach niekrytych. Do przewozu suchego kału psiego,

którego opakowanie odpowiada przepisom ust. A (2), f), można używać wagonów krytych lub niekrytych, dobrze oponami okrytych.

(8) Naczynia próżne oraz zwracane opony wagonowe 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 z lic. 10. można przewozić tylko w wagonach żelaznych, hermetycznych i nieprzepuszczających wody. Wagony te muszą być zaopatrzone w otwory zapobiegające rozerwaniu ścian wagonu przy nadmiernie wielkiem ciśnieniu wywiązujących się gazów. Wagony należy odkażać według ust. (5) niezwłocznie po wyładowaniu, jeżeli ładunek ich pochodził ze zwierząt, dotkniętych księgosuszem, wąglikiem, wścieklizną, nosacizną, albo pryszczycą, w innych zaś przypadkach co cztery tygodnie.

Materiałów z lic. 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.

Uwaga: Części listu przewozowego, obwiedzione linjami grubymi, wypełnia kolej, pozostałe zaś — nadawca.

Stacja nadawcza

Załącznik C № 1.

Oświadczenie nadawcy co do
opłat ulszczonych zgóry {

Ubezpieczenie dostawy
przesyłki w sumie
(literami) {

Zaliczenie № w sumie

Pieczęć
kontrolna
kolei.

Droga przewozu

Formalności celne,
podatkowe lub po-
licyjne na stacji:

List przewozowy №

na przesyłkę zwyczajną

Cechy wagonu *)	
Rodzaj i numer	Ładowność (kg.) lub powierzchnia (m²)
Znamiona własności	
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę.	

Imię i nazwisko odbiorcy
Dokładny adres odbiorcy
Stacja przeznaczenia
Miejsce przeznaczenia (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 dokumentów. Inne oświadczenia, przewidziane w „Przepisach przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich”.

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

Miejsce i data sporządzenia listu przewozowego dn. r.

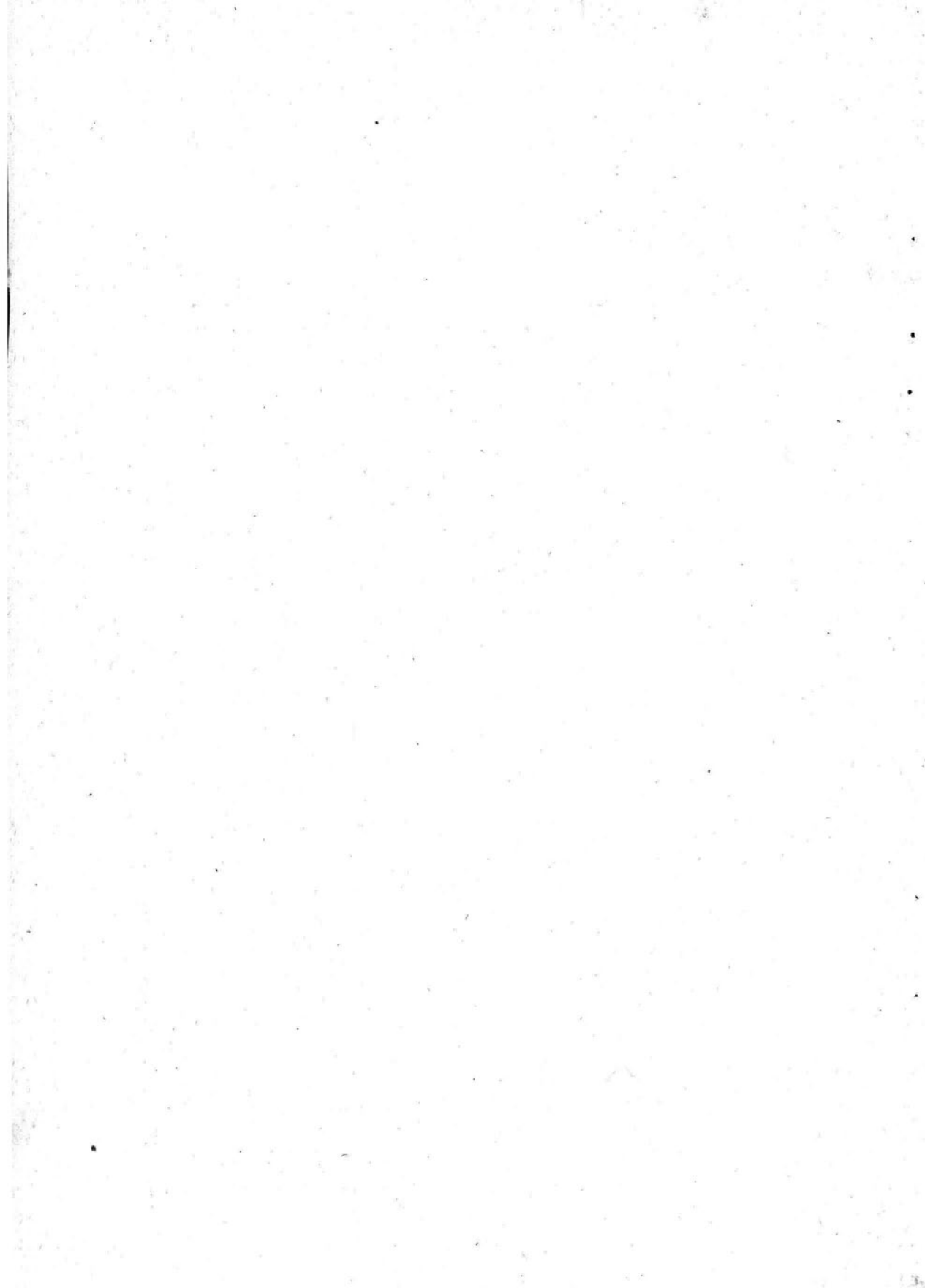
Imię i nazwisko nadawcy podpis nadawcy

Dokładny adres nadawcy

Stempel stacji nadawczej i data nadania przesyłki	Stempel stacji przeznaczenia i data powiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki	Stempel wagi:

Opłacono przez nadawcę	RACHUNEK	Waga zaokrąglona (kg)	Klasa taryfy	Stawka za 100 kg.	Do pobrania od odbiorcy
	Zaliczenie				
	Komisowe za zaliczenie ..				
	Wydatki kolei w gotowiźnie ..				
	Komisowe za wydat. w gotowiźnie ..				
	Opłata za ubezpieczenie dostawy przesyłki				
	Opłaty dodatkowe:				
	Przewoźne do				
	Koszta ekspedycji dodatkow.				
	Podatek miejski				
	Opłata stemplowa				
	Suma ogólna ..				

Stemple stacji zdawczych na inne koleje:



Uwaga: Części listu przewozowego, obwiedzione liniami grubymi, wypełnia kolej, pozostałe zaś — nadawca.

Stacja nadawcza.....



Droga przewozu	Formalności celne, podatkowe lub policyjne na stacji:
----------------	---

List przewozowy №.....

na przesyłkę pośpieszną.

Cechy wagonu *)		
Rodzaj i numer	Znamiona własności	Ładowność (kg.) lub powierzchnia (m²)
*) Wpisuje nadawca, jeżeli sam naładował przesyłkę.		

Imię i nazwisko odbiorcy.....
 Dokładny adres odbiorcy.....
 Stacja przeznaczenia.....
 Miejsce przeznaczenia (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 dokumentów. Inne oświadczenia, przewidziane w „Przepisach przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich“.

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

Miejsce i data sporządzenia listu przewozowego.....dn.....r.
 Imię i nazwisko nadawcy..... podpis nadawcy.....
 Dokładny adres nadawcy.....

Stempel stacji nadawczej i data nadania przesyłki	Stempel stacji przeznaczenia i data powiadomienia odbiorcy o przybyciu przesyłki	Stempel wagi
---	--	--------------

Oświadczenie nadawcy co do {
 opłat uiszczonych z góry {

Ubezpieczenie dostawy przesyłki w sumie (literami) {

Zaliczenie №..... w sumie

Opłacono przez nadawcę	RACHUNEK	Waga zaokrąglona (kg.)	Klasa taryfy	Stawka za 100 kg.	Do pobrania od odbiorcy	
	Zaliczenie					
	Komisowe za zaliczenie . .					
	Wydatki kolei w gotowiźnie.					
	Komisowe za wydat. w gotowiźnie					
	Opłata za ubezpieczenie dostawy przesyłki.					
	Opłaty dodatkowe:					
	Przewoźne do					
	Koszta ekspedycji dodatkow.					
	Podatek miejski					
	Opłata stemplowa					
	Suma ogólna . .					

Stemple stacji zdawczych na inne koleje:

Załącznik C № 2

Dyrekcja Kolei Państwowych.

Dyrekcja Kolei Państwowych.

Dyrekcja Kolei Państwowych.

Cedula № ze stacji do stacji

Cedula № ze stacji do stacji

Cedula № ze stacji do stacji

Grzbiet przekazu na zaliczenie Nr.

Przekaz na zaliczenie Nr.

Zaświadczenie o zaliczeniu Nr.

Przesyłka { pośpieszna
zwyczajna }, nadana za listem prze-
wozowym № z d. 19... r.
przez nadawcę
(imię, nazwisko i adres)

Przesyłka { pośpieszna
zwyczajna }, nadana za listem prze-
wozowym № z d. 19... r.
przez nadawcę
(imię, nazwisko i adres)

Przesyłka { pośpieszna
zwyczajna }, nadana za listem prze-
wozowym № z d. 19... r.
przez nadawcę
(imię, nazwisko i adres)

do przewozu do stacji dla od-
biorcy
(imię, nazwisko i adres),

do przewozu do stacji dla od-
biorcy
(imię, nazwisko i adres)

do przewozu do stacji dla od-
biorcy
(imię, nazwisko i adres)

obciążona została zaliczeniem w kwocie (lite-
rami)

obciążona została zaliczeniem w kwocie (lite-
rami)

obciążona została zaliczeniem w kwocie (lite-
rami)

Dnia 19... r.

Ekspedytor towarowy

(podpis).

O pobraniu powyższego zaliczenia należy
niezwłocznie powiadomić stację nadawczą.

Stempel stacji
nadawczej

Dnia 19... r.

Ekspedytor towarowy

(podpis)

Stempel stacji
nadawczej

dnia 19... r.

Ekspedytor towarowy

(podpis)

Przekaz otrzymany został na stacji nadaw-
czej

dnia 19... r.

Zaliczenie wypłacono

dnia 19... r.

Powyższe zaliczenie w kwocie (literami)

wpłacono dnia 19... r.

Stempel stacji
przeznaczenia

Ekspedytor towarowy

(podpis)

Przekaz niniejszy otrzymany
został na stacji nadania
dnia 19... r.

co się niniejszem poświadczam.

Powyższe zaliczenie w kwocie (literami)

otrzymałem w dniu 19... r.

(podpis nadawcy)

(Patrz „Uwagi“ na stronie odwrotnej).

U W A G I.

Pobrane od odbiorcy zaliczenie wypłaca się nadawcy przesyłki, który kwituje z odbioru zaliczenia na niniejszem zaświadczeniu. Zaświadczenie to stacja zatrzymuje u siebie.

Jeżeli nadawca nie może przedłożyć zaświadczenia o zaliczeniu, to pobrane zaliczenie zostaje mu wypłacone jedynie na podstawie osobnego pokwitowania.

Kolej nie jest obowiązana sprawdzać tożsamość podpisu na zaświadczeniu, jak również czy okaziciel zaświadczenia jest uprawniony do odbioru zaliczenia.

Z chwilą wypłaty zaliczenia na podstawie przedłożonego kolei zaświadczenia, nadawca traci wszelkie prawo zgłaszania do kolei roszczeń z tytułu tego zaliczenia.

Załącznik E.

Art. 62, ust. 2.

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 Przepisy przewozowe opakowania, mianowicie:

.....

.....

UWAGA. Oświadczenie to posiada znaczenie w tym tylko wypadku jeżeli w liście przewozowym zamieszczone zostało powołanie się na nie.

Dnia 19

Podpis nadawcy

