

§ 20.

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

§ 21.

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

§ 22.

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

§ 23.

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

Rozdziały dotychczasowe E i F oznaczyć literami: „F” i „G”, a §§ 16—20 zmienia się odpowiednio na §§ 24—28”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1924 r.

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*

641.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei

z dnia 2 lipca 1924 r.

w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznymi.

Na podstawie art. 7 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89 poz. 656) zarządza się co następuje:

I. Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejsze dotyczą skrzyżowań dróg publicznych z kolejami żelaznymi użytku publicznego.

§ 2. Skrzyżowania zbudowane przed wydaniem niniejszych przepisów i nie odpowiadające ich wymaganiom winny być do nich dostosowane staraniem i kosztem Zarządu kolejowego w kolejności ustalonej przez Ministerstwo Kolei.

§ 3. W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej kolei żelaznej wszelkie nowe skrzyżowania albo zmiana istniejących tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem kolei.

W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej drogi publicznej względnie odcinka, powstałych z inicjatywy jej zarządu, wszelkie nowe skrzyżowania albo zamiana istniejących, tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem zarządu drogowego.

W razie przebudowy istniejącego skrzyżowania opracowanie projektu i koszty przebudowy winny obciążać ten zarząd kolei lub drogi, z którego inicjatywy powstał projekt zmiany skrzyżowania.

§ 4. Projekty skrzyżowań winny być uzgodnione pomiędzy odpowiednimi Zarządami Kolei Żelaznych i dróg publicznych, a w braku uzgodnienia rozstrzyga Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 5. Wykonanie robót zarówno przy budowie nowych jak i przebudowie istniejących skrzyżowań stanowi obowiązek odnośnego Zarządu kolejowego, o ile nie nastąpi odmienne porozumienie z Zarządem drogi publicznej; w każdym razie roboty w obrębie rogatek, w braku zaś ich na przestrzeni 8,5 m. od szyn z każdej strony torowiska, winny być wykonane przez Zarząd kolejowy.

§ 6. Nadzór oraz utrzymanie w porządku i sprawności zarówno części gruntu kolejowego zajętego przez drogę publiczną, przecinającą kolej żelazną, jak samej drogi publicznej wraz z jej skarpami, rowami i wszelkimi urządzeniami, z wyjątkiem urządzeń kolejowych, dotyczących zabezpieczenia przejazdów, winny być wykonywane staraniem i kosztem odnośnego zarządu drogowego.

W wypadku skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną w jednym poziomie, wyłącza się z pod

nadzoru Zarządu drogowego część drogi między rogatkami przejazdu, a w braku ich na przestrzeni 8,5 m. od skrajnej szyny toru po obu jego stronach. Tę część drogi utrzymuje w porządku i sprawności swoim staraniem i kosztem odnośny Zarząd kolejowy. Wykonanie naprawy lub odnowienie skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną nie może tamować ruchu na kolei i powinno jaknajmniej krępować ruch na drodze publicznej. W razie nieuniknionej przerwy ruchu na drodze publicznej dłuższej niż 3 godziny miejscowy Zarząd kolejowy zawiadamia o czasie tej przerwy Zarząd drogowy na 8 dni przed zamknięciem ruchu w miejscu skrzyżowania.

§ 7. Skrzyżowanie drogi publicznej z koleją żelazną może być w jednym poziomie lub w różnych poziomach.

§ 8. Skrzyżowanie w jednym poziomie jest niedopuszczalne jeżeli pierwszorzędna kolej żelazna o większym ruchu (przekraczającym 30 par pociągów na dobę) krzyżuje się z ulicą miejską lub drogą publiczną o znacznym ruchu kołowym (przekraczającym 1000 przejazdów na dobę w jednym kierunku) oraz jeżeli droga publiczna przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei normalnotorowej między sygnałami wjazdowymi. Odstąpienia od tego przepisu wymagają w każdym poszczególnym wypadku uprzedniej zgody Ministra Kolei.

II. Skrzyżowanie drogi i kolei żelaznej w jednym poziomie.

§ 9. Kąt przecięcia drogi publicznej z torem kolei normalnotorowej winien być nie mniejszy niż 45°, a z torem kolei wąskotorowej nie mniejszy niż 30°. Dla osiągnięcia kąta przecięcia nie mniejszego od tych granic, kierunek drogi publicznej może być w miejscu przecięcia odpowiednio zmieniony.

§ 10. Szerokość przejazdu przez tor kolejowy mierzona prostopadle do osi drogi kołowej winna być nie mniejsza niż: a) dla dróg gruntowych: dla drogi gminnej o słabym ruchu—3 metry, o większym ruchu—4 m., dla drogi państwowej, wojewódzkiej i powiatowej—5 m., b) dla ulic miejskich i wogóle dla dróg publicznych o nawierzchni twardej—nie mniejsza niż rzeczywista szerokość jezdni. Szerokość przejazdu nie może przekraczać 7,5 metrów; odstąpienia od tej normy 7,5 mtr. wymagają zgody Ministra Kolei.

§ 11. Szerokość dojazdów w koronie jak i w jezdni winna być nie mniejsza niż szerokość samej drogi. Przyczem dla dróg państwowych i wojewódzkich szerokość dojazdów w koronie ma wynosić nie mniej niż 8 metrów, a dla innych dróg nie mniej niż 6,5 metrów. Korony dojazdów w łukach o promieniu od 20 do 30 metrów należy poszerzać o 1 do 0,5 metra, z odpowiednim poszerzeniem jezdni. Jeżeli dojazdy mają być okolone żywopłotami, wymagane jest dodatkowe poszerzenie ich korony o 0,3 do 0,5 metra.

Przez określenie dojazdu należy rozumieć części drogi publicznej, położone z obu stron toru kolejowego

wego w granicach: od miejsca zmiany pierwotnego kierunku lub ustroju drogi spowodowanej budową skrzyżowania, do rogatki lub w braku rogatek do punktu w odległości 8,5 metrów od najbliższej szyny toru.

§ 12. Pochylenie podłużne przejazdu. Droga na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 metrów od każdej skrajnej szyny, winna być poziomą lub też w wyjątkowych wypadkach mieć pochylenie nie przekraczające 2¹/₂‰. Gdy spad drogi ku przejazdowi przekracza 3‰—poziomą na skrzyżowaniu należy przedłużyć od strony spadającej drogi o 5 do 15 metrów stosownie do spadu drogi. W wypadkach przecięcia drogi publicznej z koleją dwutorową w łuku, należy w celu złagodzenia profilu podłużnego drogi doprowadzić szyny bliższe do osi międzytorza do jednego poziomu przez podniesienie toru zewnętrznego i opuszczenie toru wewnętrznego.

§ 13. Pochylenie podłużne dojazdów nie powinno przekraczać:

	na drogach:			w miejscowościach:		
	równych	pagórkowatych	górzystych	równych	pagórkowatych	górzystych
1) państwowych oraz ulicach miejskich	3‰	4‰	5‰	3‰	4‰	5‰
2) wojewódzkich i powiatowych	4‰	5‰	6‰	4‰	5‰	6‰
3) gminnych:						
a) o większym ruchu . . .	5‰	6‰	8‰	5‰	6‰	8‰
b) o słabym ruchu . . .	6‰	8‰	12‰	6‰	8‰	12‰

Spad dojazdów na drogach wojewódzkich i powiatowych w miejscowościach górzystych może być w wyjątkowych wypadkach podniesiony do 7‰ za zgodą Ministra Robót Publicznych.

§ 14. Łuki dojazdów nie mogą się rozpoczynać bliżej niż na 8,5 metrów od skrajnej szyny. Najmniejszy promień osi łuku dojazdów winien być: na drogach państwowych 50 metrów, wojewódzkich i powiatowych 30 metrów, na drogach gminnych 20 metrów. Zastosowanie mniejszych promieni możliwe jest za każdorazową zgodą Ministra Robót Publicznych. Jeżeli na dojeździe wypadną łuki odwrotne, to odcinek prosty pomiędzy nimi nie może być mniejszy niż 10 metrów.

§ 15. Powierzchnia drogi na skrzyżowaniu w poziomie wierzchniej krawędzi szyn winna być płaską bez spadków poprzecznych i mieć na szerokość korony torowiska kolejowego pokrycie drewniane, kamienne lub inne trwałe. Pozostałe części przejazdu pomiędzy rogatkami, w braku zaś rogatek na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny winien mieć z każdej strony odpowiednią twardą nawierzchnię.

§ 16. Powierzchnia drogi na dojazdach. Jeżeli droga kołowa przecinająca kolej posiada twardą jezdnię, winna być na całej długości dojazdów utwaloną sposobem nie ustępującym co do jakości jezdni na samej drodze.

Na gruntowych drogach państwowych, wojewódzkich powiatowych i miejskich dojazdu do przejazdu, które mają pochyłość przekraczającą 4‰, winny posiadać nawierzchnię twardą. Na poziomych odcinkach przejazdów i między rogatkami oraz na stromych (ponad 4‰) odcinkach dojazdów gruntowych dróg gminnych utwardzenie jezdni może być osiągnięte wyżywianiem.

§ 17. Żłobek zabezpieczający wolne przejście kół taboru przez wierzchnie pokrycie przejazdu winien mieć ustrój zabezpieczający przeciwko zaciskaniu się w żłobku kopyt i oceli podków zwierząt pociągowych. Szerokość żłobka w poziomie wierzchniej krawędzi szyn dla kolei normalnotorowej winna być nie mniejsza niż 67 m/m z uwzględnieniem poszerzenia w łukach. Głębokość żłobka winna być nie mniejsza niż 38 m/m.

Na kolei wąskotorowej normalną szerokość i głębokość żłobka ustala każdorazowo odnośna Dyrekcja Kolejowa.

§ 18. Odpornice na skrzyżowaniach winny być stosowane w wypadkach przecięcia osi przejazdu i toru pod kątem mniejszym niż 60°. Odpornice mają być wykonane z szyn lub kątowników ułożonych na całej szerokości przejazdu równoległe do szyny. Końce odpornic winny być przedłużone poza szerokość przejazdu nie mniej niż na 300 m/m i na tej długości odgięte pod kątem 30° do osi toru. Górne krawędzie szyn torowych i odpornic mają być w jednym poziomie. Odpornice winny być umocowane sposobem zabezpieczającym niezmiennosć przepisanej szerokości żłobka.

§ 19. Strzeżenie skrzyżowań winno być stosowane tam, gdzie tego wymaga zabezpieczenie ruchu kolejowego i drogowego. Szczegółowe przepisy wymieniające które przejazdy winny być strzeżone, oraz określające porządek strzeżenia, wydawane są przez Ministra Kolei. Koszt strzeżenia skrzyżowań istniejących lub powstać mających obciąża całkowicie Zarząd Kolei Żelaznych.

§ 20. Rogatki winny być urządzone we wszystkich strzeżonych przejazdach. Rogatki te mają być ustawione na odległości nie mniejszej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny i możliwie na początku dojazdu.

§ 21. Ogrodzenie obustronne drogi publicznej słupkami lub żywoptotem winno być stosowane na nasypach dojazdów i całej długości drogi położonej w obrębie gruntu kolejowego w miejscach, w których wysokość nasypu dojazdu lub drogi przekracza 1 metr, oraz wzdłuż drogi z obu stron toru na przestrzeni między torem i rogatkami, przyczem ogrodzenie między torem i rogatkami winno być dokonane w sposób uniemożliwiający dostęp do toru z ominięciem rogatki.

Przy wysokości nasypu przekraczającej 2 metry zamiast słupków należy ustawiać barjery.

Wysokość barjery winna być nie mniejsza niż 1 metr, a słupków nie mniejsza niż 0,60 metr.

§ 22. Odwodnienie skrzyżowań w obrębie torowiska kolejowego winno być wykonane przez zastoso-

wanie pod jezdnię przepuszczalnego dla wody podłoża, na całym zaś pasie drogi publicznej w obrębie gruntu kolejowego przez urządzenie wzdłuż drogi rowów bocznych oraz przepustów pod dojazdami, wykonanych z kamienia, betonu lub żelazobetonu.

III. Skrzyżowanie drogi publicznej i kolei żelaznej w różnych poziomach.

§ 23. Droga publiczna, krzyżująca się z drogą żelazną, może być przeprowadzona ponad torami mostem drogowym lub też podtorami; w tym drugim wypadku droga publiczna przechodzi pod mostem kolejowym.

§ 24. Mosty drogowe i mosty kolejowe mają być projektowane i budowane według odnośnych przepisów wydanych przez Ministerstwo Robót Publicznych dla mostów drogowych i przez Ministerstwo Kolei dla mostów kolejowych.

§ 25. Szerokość i wysokość otworu w świetle mostów drogowych położonych nad koleją żelazną winny odpowiadać przepisom dotyczącym skrajni toru kolejowego, a szerokość i wysokość otworu mostów kolejowych nad drogą publiczną winny odpowiadać odnośnym przepisom Ministerstwa Robót Publicznych.

§ 26. Szerokość otworu w świetle mostów kolejowych nad ulicami miejskimi oraz szerokość jezdni i chodników na mostach drogowych przeznaczonych dla przeprowadzenia ulic miejskich nad koleją winny być uzgodnione przez Zarząd Kolejowy z odnośnym Zarządem miejskim. W braku uzgodnienia decyduje Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 27. Dolna krawędź ustroju (konstrukcji) mostu kolejowego winna wznosić się nad pobocznymi (chodnikami) drogi kołowej publicznej lub ulicy miejskiej nie mniej niż na 2,5 metra, oraz nad jezdnią drogi lub ulicy nie mniej niż na 4,5 metra. Wysokość ta może być na drodze podrzędnej zmniejszona po porozumieniu z odnośną Okręgową Dyrekcją R. P. jednak nie więcej niż do 3,2 metra.

§ 28. Jeżeli dolna krawędź mostu położonego nad drogą kołową jest krzywa lub łamana, a długość odcinka drogi pod mostem nie przekracza 16 metrów, to wskazana wysokość 4,5 metr. otworu w świetle winna być zachowana na szerokości nie mniejszej niż 4 metry i symetrycznie względem osi drogi. Dalsze zmniejszenie tej szerokości do 3 metrów dopuszczalne jest tylko dla otworu niższego niż 4,5 m. t. j. dla drogi podrzędnej. Długość odcinka drogi podrzędnej pod mostem w tym wypadku nie może być większą niż 25 metrów.

§ 29. Mosty kolejowe nad ulicami miejskimi winny mieć ustrój jezdni, zabezpieczający przechodniów i pojazdy od zabrudzenia smarami, żużlem i innymi odpadkami z przechodzących pociągów lub wodą ściekającą z mostu.

§ 30. Dojazdy do mostów drogowych oraz do przejazdów pod mostami kolejowymi winny być zbudowane zgodnie z przepisami podanymi wyżej w §§ 11, 13, 14, 16 i 21.

§ 31. Zastosowanie § 2 niniejszych przepisów do istniejących mostów kolejowych i drogowych nieodpowiadających wymaganiom §§ 25, 26, 27, 28, 29 i 30 tych przepisów może mieć miejsce tylko po każdorazowym uprzednim porozumieniu się Ministrów Robót Publicznych i Kolei.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych:
Rybczyński
Minister Kolei: *Tyszka*

642.

Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej

z dnia 14 lipca 1924 r.

o nadaniu nowego brzmienia rozporządzeniu z dnia 8 listopada 1920 r. o środkach przeciwko zwijaniu i unieruchamianiu zakładów.

Na podstawie §§ 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1924 roku w sprawie zmiany względnie uzupełnienia niektórych postanowień niemieckich rozporządzeń, dotyczących demobilizacji gospodarczej w górnośląskiej części Województwa Śląskiego (Dz. U. R. P. № 58 poz. 587) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie z dnia 8 listopada 1920 r. (D. U. Rzeszy Niem. str. 1901) o środkach przeciwko zwijaniu i unieruchamianiu zakładów otrzymuje brzmienie, podane w załączniku do rozporządzenia niniejszego.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *L. Darowski*

Załącznik (do poz. 642).

Rozporządzenie o środkach przeciwko zwijaniu i unieruchamianiu zakładów.

§ 1.

Właściciele albo kierownicy zakładów przemysłowych (§ 105b ust. 1 ordynacji przemysłowej Rzeszy Niemieckiej) oraz przedsiębiorstw komunikacyjnych, w których przeciętnie pracuje przynajmniej 20 robotników, jednakże z wyłączeniem Zakładów Państwowych, obowiązani są donieść uprzednio właściwej władzy demobilizacyjnej, którą wyznaczy Minister Pracy i Opieki Społecznej:

1) o zwinięciu całkowitem lub częściowym zakładów albo o pozbawieniu zakładu przedmiotów, dotychczas do niego należących, a w szczególności o sprzedaży lub o uczynieniu ich niezdatnymi do użytku, jeżeli przez to znacznie się zmniejsza zdol-

ność wytwórcza przedsiębiorstwa. Przepis niniejszy ma odpowiednie zastosowanie do praw, z zakładem związanych;

2) o zaprzestaniu korzystania z urządzeń zakładu całkowicie lub częściowo, o ile przez to:

a) w zakładach albo samodzielnych działach zakładów, zatrudniających zwykle mniej niż 200 pracowników, podlega wydaleniu 10 pracowników,

b) w zakładach albo samodzielnych działach zakładów, zatrudniających zwykle przynajmniej 200 pracowników — 5% zatrudnionej w zakładzie liczby pracowników, w każdym razie zaś, o ile podlega wydaleniu więcej niż 50 pracowników; niema obowiązku zawiadomienia o przerwach i ograniczeniach ruchu, uwarunkowanych właściwościami zakładu.

Zamierzone zarządzenie nie może być w wypadku 1-ym przeprowadzone przed upływem 6 tygodni, w wypadku zaś 2-im przed upływem 4 tygodni od zgłoszenia zawiadomienia. Jeżeli zarządzenie to nie zostało przeprowadzone w ciągu miesiąca od upływu terminów, ustalonych w zdaniu 1 niniejszego ustępu, a w wypadku § 4 ustęp 1 p. 1 w ciągu miesiąca od upływu ustalonych tam terminów, to zawiadomienie winno być zgłoszone ponownie z uwzględnieniem założeń ustępu 1.

Jeżeli zarządzenie o charakterze, określonym w ustępie 1 p. 2 musi być przedsięwzięte niezwłocznie, to zawiadomienie o niem winno być zgłoszone niezwłocznie, najpóźniej w ciągu 3-ch dni.

Niezwłocznie, najpóźniej w ciągu 3 dni od zgłoszenia zawiadomienia, winny być właściwej władzy demobilizacyjnej zakomunikowane całkowicie rzeczywiste zapasy surowców i materiałów, szczególnie zaś materiałów opałowych i półfabrykatów, znajdujących się w danym zakładzie lub samodzielnym dziale jego.

Pracownikami w znaczeniu niniejszego rozporządzenia są pracownicy w znaczeniu ustawy o radach załogowych.

§ 2.

W ciągu okresów, ustalonych w § 1 ustęp 2 i w wypadkach § 1 ustęp 3 w ciągu 4-ch tygodni od wniesienia zawiadomienia, nie może bez zgody właściwej władzy demobilizacyjnej nastąpić zmiana faktycznego i prawnego stanu rzeczy, o ile wpływa to ujemnie na utrzymanie w zakładzie ruchu prawidłowego. Szczególnie zaś wolno dysponować zapasami, wymienionymi w § 1 ustęp 4 i tylko w ramach prawidłowej gospodarki w zakładzie.

Wydalania, wychodzące poza ramy § 1 ustęp 1 p. 2 są w okresach, przewidzianych w § 1 ustęp 2-gi, dopuszczalne jedynie za zgodą Ministra Pracy i Opieki Społecznej względnie osoby przez niego upoważnionej. Jeżeli pracodawca w powyższych okresach nie może w pełni zatrudnić pracowników, zarządzi Minister Pracy i Opieki Społecznej, względnie osoba przez niego upoważniona, skrócenie czasu pracy poszczególnego pracownika (rozłożenie pracy) na przeciąg tych okresów. Przy takim rozłożeniu czasu pracy pracownika nie może jednak wynosić mniej, niż 24 godziny na tydzień.