

673.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 23 października 1926 r.

w sprawie zmian w przepisach o budowie i ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach dyrekcyj kolei państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach.

Na mocy art. 4, punkt 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57 poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Pre-

zydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. W przepisach o budowie i ruchu na kolejach żelaznych (Dz. U. Rz. N. z r. 1904 № 47), obowiązujących dotychczas w okręgach dyrekcyj kolei państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach, wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

1) § 54 punkt 5 oznaczonych przepisów otrzymuje brzmienie następujące:

Skład pociągów towarowych nie powinien przekraczać norm poniżej wskazanych:

a) w pociągach towarowych na hamulcach zespolonych:

na liniach znaczenia pierwszorzędowego:	na liniach znaczenia drugorzędowego:
przy szybkości do 50 km./g. — 150 osi " " od 51 do 65 km./g. — 120 osi	przy szybkości do 55 km./g. — 120 osi

b) w pociągach towarowych na hamulcach ręcznych:

na liniach znaczenia pierwszorzędowego:	na liniach znaczenia drugorzędowego:
przy szybkości do 35 km./g. — 150 osi " " od 36 do 50 km./g. — 120 osi " " " 51 " 55 " — 100 " " " " 56 " 60 " — 80 "	przy szybkości do 35 km./g. — 120 osi

Jeżeli w składzie pociągu towarowego znajdują się czteroosiowe wagony typu amerykańskiego należy przy obliczaniu powyższej dopuszczalnej ilości osi w pociągu, liczyć każdy taki czteroosiowy wagon jako trzyosiowy.

2) § 55 p. 3 przepisów o budowie i ruchu na

kolejach żelaznych uzupełnia się w końcu ustępem następującym:

„Przy ustalaniu ilości hamulców czynnych w pociągach idących na hamulcach ręcznych należy hamowany (obsadzony) wagon czteroosiowy typu amerykańskiego liczyć za dwie czynne osie hamowane”.

3) § 56 oznaczonych wyżej przepisów otrzymuje brzmienie następujące:

W końcu pociągu pasażerskiego idącego na hamulcach zespolonych w granicach dopuszczalnego

składu (§ 54 p. 4) pod warunkiem odpowiedniej ilości hamulców czynnych (§ 55 p. 9) mogą być doczepiane wagony, nie włączone do hamulca zespolonego, w ilości następującej:

na liniach znaczenia pierwszorzędowego:	na liniach znaczenia drugorzędowego:
Przy szybkości pociągu do 35 km./g. — 30 osi	Przy szybkości pociągu do 35 km./g. — 30 osi
„ „ od 36 do 50 „ — 20 „	„ „ od 36 do 50 „ — 20 „
„ „ „ 51 „ 60 „ — 12 „	
„ „ „ 61 „ 80 „ — 60 „	
Przy szybkości pociągu ponad 80 km./g. wagony takie nie mogą być doczepiane.	Przy szybkości pociągu ponad 50 km./g. wagony takie nie mogą być doczepiane.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1926 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

674.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 12 listopada 1926 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o zmianach w taryfie polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych.

Na mocy art. 4 p. 9 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. № 97, poz. 567) zarządza się co następuje:

§ 1. Do „Taryfy polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych” (Dz. U. R. P. z r. 1925 № 128, poz. 913 i z r. 1926 № 33, poz. 207, № 45, poz. 280 i № 62, poz. 374 wprowadza się następujące zmiany:

W części II, w rozdziale I, w dziale A „Zasady obliczania” punkty 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Ceny biletów klasy IV na odległość do 100 km. zaokrągła się do najbliższych parzystych groszy wzwyż, a ponad 100 km. do najbliższej liczby wzwyż, podzielonej przez 10, ceny zaś biletów klasy III na odległość do 100 km. zaokrągła się do najbliższej liczby wzwyż, podzielonej przez 4, a ponad 100 km. do najbliższej liczby wzwyż, podzielonej przez 20.

4. Ceny biletów na pociągi osobowe i mieszane oblicza się według następujących opłat jednostkowych za kilometr:

- w klasie IV za kilometry od 1 do 200 po 3,66 gr.; za kilometry od 201 do 400 po 3,00 gr., doliczane do ceny biletu 7,40 zł., przypadającej za pierwsze 200 km; za kilometry od 401 do 600 po 2,33 gr., doliczane do ceny biletu 13,40 zł., przypadającej za pierwsze 400 km; za każdy dalszy kilometr po 1,66 gr., doliczane do ceny biletu 18,10 zł., przypadającej za pierwsze 600 km;
- w klasie III za kilometry od 1 do 200 po 5,5 gr.; za kilometry od 201 do 400 po 4,5 gr., doliczane do ceny biletu 11,00 zł., przypadającej za pierwsze 200 km; za kilometry od 401 do 600 po 3,50 gr., doliczane do ceny biletu 20,00 zł., przypadającej za pierwsze 400 km; za każdy dalszy kilometr po 2,5 gr., doliczane do ceny biletu 27,00 zł., przypadającej za pierwsze 600 km;
- w klasie II ceny biletów są 1 i 1/2 raza, a w klasie I—2 i 1/2 raza wyższe, niż w klasie III”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1926 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Skarbu: *Czechowicz*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Niezabytowski*