

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 10. grudnia 1892.

(Zawiera Nr. 204—207.)

204.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z d. 17. listopada 1892,
tyczące się zaprowadzenia Sądu powiatowego
w Żabiem w Galicyi.

Na zasadzie §. 2go ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59), zaprowadza się w okręgu Sądu obwodowego kołomyjskiego dla gmin i obszarów dworskich Żabie, Krzywórnia i Jasienów górny Sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Żabiem.

Gdy Sąd ten rozpocznie urządowanie, co później będzie postanowione i do wiadomości podane, gminy przerzeczzone zostaną oddzielone od okręgu Sądu powiatowego kossowskiego.

Schönborn r. w.

205.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 23. listopada 1892,
o upoważnieniu c. k. komory pomocniczej w Perasto do ekspedywania bez poboru cła beczek
używanych znaczonych powracających.

W porozumieniu z c. k. ministerstwem handlu upoważnia się c. k. komorę pomocniczą II. klasy

w Perasto, do ekspedywania bez poboru cła beczek używanych znaczonych, z zagranicy powracających, gdy się okażą powracającymi opakowaniami posyłek wywozowych krajowych, a to w myśl postanowień abecadłowego spisu towarów do taryfy cłowej z roku 1887, uwaga do wyrazu „Opakowania i naczynia“.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

206.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 24. listopada 1892,
o ustanowieniu barwy do cech tożsamości, któremi
tkaniny w obrocie hafciarskim mają być znaczone.

Odnosnie do rozporządzenia z dnia 27. marca 1890 (Dz. u. p. Nr. 56) o postępowaniu celniczem w obrocie hafciarskim rozporządza się, że w czasie od dnia 1. stycznia aż do końca czerwca 1893 tkaniny wprowadzane w obrocie hafciarskim znaczone będą cechą tożsamości barwy błękitnej.

Steinbach r. w.



207.

Rozporządzenie Ministra handlu w porozumieniu z Ministrem sprawiedliwości z d. 10. grudnia 1892,

tyczące się Regulaminu ruchu dla kolei żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

(1) Na zasadzie §§. 2go i 4go ustawy z dnia 27. października 1892 (Dz. u. p. Nr. 187) o wykonaniu umowy międzynarodowej z dnia 14. października 1890 i kilku postanowieniach dotyczących się obrotu towarowego na kolejach żelaznych, jakoteż w myśl artykułu VIII. przymierza cłowego i handlowego z krajami korony węgierskiej (ustawa z dnia 27. czerwca 1878 [Dz. u. p. Nr. 62] i z dnia 21. maja 1887 [Dz. u. p. Nr. 48]) rozporządzam w porozumieniu z Ministrem sprawiedliwości, że zamieszczony poniżej Regulamin ruchu, nabyć ma mocy obowiązującej dla wszystkich kolei żelaznych królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych, od dnia 1. stycznia 1893.

(2) Od tegoż dnia uchyla się Porządek ruchu zaprowadzony rozporządzeniem z dnia 10. czerwca 1874 (Dz. u. p. Nr. 75) i Dodatki do niego.

(3) Królewsko węgierski Minister handlu z którym się w tym względzie porozumiałem, wydaje jednocześnie równobrzmiące rozporządzenie dla kolei żelaznych krajów korony węgierskiej.

Wiedeń dnia 10. grudnia 1892.

Bacquehem r. w

Regulamin ruchu

dla

kolei żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

I. Postanowienia wstępne.

(1) Postanowienia niniejszego Regulaminu stosują się do ruchu wszystkich kolei żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Do ruchu międzynarodowego tychże kolei stosuje się niniejszy Regulamin tylko o tyle, o ile ten ruch międzynarodowy nie jest urządzony osobnymi przepisami.

(2) Zarządy kolejowe mogą za zezwoleniem Władzy nadzorczej wydawać postanowienia uzupeł-

niające niniejszy Regulamin ruchu. Władza nadzorcza może zezwolić na wydanie odmiennych postanowień dla kolei drugorzędnych, jakoteż wtedy, gdy tego wymagają szczególne stosunki ruchu.

(3) Wszelkie postanowienia uzupełniające i odmiennie stają się ważnymi dopiero przez zamieszczenie ich w ogłoszonych taryfach. Ogłoszenie powinno wyrażać, że są zatwierdzone.

II. Przepisy ogólne.

§. 1.

Obowiązki służby kolejowej.

(1) Służba kolei żelaznych winna w stosunkach z publicznością postępować stanowczo, ale uprzejmie i ma być dla niej, w granicach swoich powinności służbowej, usłużną.

(2) Przyjmowanie wynagrodzeń lub подарunków za czynności służbowe jest wzbronione.

(3) Służbie jest wzbronione palenie tytoniu podczas służbowego stykania się z publicznością.

§. 2.

Zarządzenia służby.

Publiczność powinna stosować się do zarządzeń służbowych osób, do służby kolejowej należących, gdy są w mundurze lub opatrzone są bądź odznaką służbową bądź legitymacją.

§. 3.

Rozsądzanie sporów.

Spory pomiędzy publicznością a służbą kolejową rozsądza na stacyach naczelnik stacyi, podczas jazdy zaś konduktor.

§. 4.

Zanoszenie skarg.

(1) Skargi znosić można ustnie lub piśmiennie do przełożonego urzędnika, albo też zapisywać je do księgi zażaleń znajdującej się na każdej stacyi.

(2) Na wszelkie zażalenia, zanesione z wymienieniem nazwiska i miejsca zamieszkania skarżyciela Zarząd obowiązany jest odpowiedzieć w czasie jak najkrótszym. W skargach na służbowego wymienić należy z jak największą dokładnością jego nazwisko, albo liczbę lub odznakę mundurową.

§. 5.

Wstęp do dworców i na kolej.

Wstęp do dworców i na kolej poza obrębem miejsc, zawsze lub czasowo dla publiczności przeznaczonych i otwartych, jest w ogólności wszystkim zabroniony, z wyjątkiem osób, przepisami policyjno-kolejowymi do tego upoważnionych.

§. 6.

Obowiązek przyjmowania do przewozu.

(1) Przewozu osób, zwierząt i rzeczy nie można odmówić,

1. jeżeli uczyniono zadość warunkom przewozu i wszystkim innym ogólnym zarządzeniom kolei żelaznej,

2. jeżeli przewóz zwyczajnymi środkami transportowymi jest możebny,

3. jeżeli okoliczności, które można uważać za siłę większą nie przeszkadzają przewiezieniu.

(2) Przedmioty, których naładowanie i wyładowanie wymaga szczególnych przyrządów, obowiązana jest kolej żelazna przyjmować tylko w takich stacjach i do takich stacyj, w których znajdują się owe przyrządy.

§. 7.

Ceny przewozu. Taryfy.

(1) Ceny przewozu oblicza się podług taryf prawnie istniejących i należycie ogłoszonych.

(2) Podwyższenia taryf i wszelkie utrudnienia warunków przewozu nabywają mocy obowiązującej dopiero po upływie 6 tygodni od ich ogłoszenia, chyba że taryfa tylko na pewien oznaczony czas była zaprowadzona.

§. 8.

Pieniądze.

Oprócz pieniędzy ustawowych, przyjmowane będą, gdzieby to było potrzebne, i o ile nie sprzeciwia się temu zakaz ustawowy, także pieniądze złote i srebrne, na kolejach sąsiednich zagranicznych ustawy kurs mające, jednak z wyłączeniem monety zdawkowej, a to po kursie przez zarząd kolei oznaczonym i w biurze ekspedycy przez wywieszenie afisza ogłoszonym.

§. 9.

Odpowiedzialność kolei za swoich ludzi.

Kolej żelazna odpowiada za swoją służbę i za wszystkie osoby użyte do wykonania przewozu, którego się podjęła.

III. Przewóz osób.

§. 10.

Rozkład jazdy. Jazdy pociągami osobnemi.
Czas odjazdu.

(1) Zwyczajny przewóz osób odbywa się podług rozkładów jazdy, które zanim nabędą mocy obowiązującej, należy publicznie ogłosić i na stacjach wcześniej wywiesić. Powinny one zawierać klasy wozów prowadzonych każdym pociągiem. Rozkłady jazdy własnej kolei, przeznaczone do wywieszenia na stacjach własnego obszaru kolejowego, powinny być wydrukowane na papierze jasno-żółtym, przeznaczone zaś do wywieszenia na innych kolejach, wydrukowane być mają na białym papierze. Uchylone rozkłady jazdy należy usuwać niezwłocznie.

(2) Jazdy pociągami osobnemi odbywać się będą podług uznania Zarządu.

(3) Pociągi odchodzą podług zegarów stacyjnych.

§. 11.

Ceny jazdy. Zniżenie dla dzieci.

(1) Ceny jazdy podane są w taryfach (§. 7). Na każdej stacji należy wywiesić lub położyć w miejscu stosownem wyciąg z taryfy, podający ceny jazdy do tych stacyj, do których sprzedawane są bilety bezpośrednie.

(2) Dzieci, które nie skończyły jeszcze czwartego roku życia, o ile jadący nie żądają dla nich miejsc osobnych, przewozić należy bezpłatnie. Dzieci, które skończyły już rok czwarty, aż do dziesiątego roku życia, jakoteż młodsze dzieci, gdy jadący żądają dla nich osobnych miejsc, przewożone będą po cenach niższych. Jeżeli co do wieku dzieci zachodzi wątpliwość, rozstrzyga ją tymczasowo najwyższy rangą z pełniących służbę urzędników.

§. 12.

Napisy na biletach.

Na bilecie powinien być podany szlak, na którym bilet jest ważny, rodzaj pociągu, klasa wozu tudzież cena jazdy, o ile nie podlega zmianie kursu

§. 13.

Kupno biletów.

(1) Na tych stacjach, na których ruch jest mniejszy, podróżny może tylko żądać, żeby bilety sprzedawane były w przeciągu ostatniej pół godziny, a gdzie jest większy, w ciągu godziny przed odejściem pociągu, którym chce odjechać. Jeżeli jednak

czas pomiędzy odejściem dwóch pociągów w tym samym kierunku jest krótszy, można domagać się wydawania biletów do pociągu później odchodzącego najwcześniej na pół godziny przed chwilą jego odejścia. Nikt nie ma prawa żądać, żeby jeszcze na pięć minut przed odejściem pociągu wydano mu bilet.

(2) Można wymagać, żeby pieniądze na jezdne trzymało w pogotowiu odliczone.

(3) Najpóźniej aż do 30 minut przed odejściem pociągu można na stacyi, z której pociąg ten odchodzi, zamawiać całe przedziały, płacąc najwięcej za tyle biletów odpowiedniej klasy, ile jest miejsc w przedziale. Zamówienie przyjmuje się o ile obciążenie pociągu na to pozwala, za piśmiennem potwierdzeniem. Na stacyach pośrednich można tylko w takim razie żądać całych przedziałów, jeżeli takowe są niezajęte w nadchodzącym pociągu. Do przedziału nie wolno wziąć więcej osób, niż kupiono biletów. Przedziały zamówione oznaczyć należy napisami o tem uwiadamiającemi.

§. 14.

Zwrót pieniędzy i wymiana kupionych biletów.

(1) Bilety dają prawo do miejsc odpowiedniej klasy, o ile są takie miejsca. Podróżny, który nie może dostać miejsca odpowiedniego swemu biletowi, ani też tymczasowo miejsca wyższej klasy, może albo wymienić swój bilet za bilet niższej klasy, w której są jeszcze miejsca, przyczem zwyżka będzie mu zwrócona, albo zaniechać podróży i żądać zwrotu zapłaconego jezdne.

(2) Wymiana kupionych biletów na bilety wyższej lub niższej klasy, albo na bilety do innej stacyi, z wyrównaniem różnicy w cenie, jest dozwolona w stacyi odejścia najpóźniej 5 minut przed odejściem pociągu, o ile miejsca odpowiednie jeszcze są i o ile bilet nie stał się już nieważnym.

(3) Na przestrzenie częściowe, można tak w stacyi odejścia, jak i w stacyach pośrednich, przechodzić do miejsc wyższej klasy za dopłatą w taryfie ustanowioną.

§. 15.

Poczekalnie.

Poczekalnie otwierać należy najpóźniej na godzinę przed odejściem każdego pociągu. Podróżnemu, przybyłemu na stacyą przejściową z biletem bezpośrednim, wolno zatrzymywać się w poczekalni tej

kolei, którą odbywać ma dalszą podróż, aż do odejścia najbliższego pociągu, którym ma jechać; atoli w czasie od godziny 11 w nocy do 6 zrana tylko o tyle, o ile w ciągu tego czasu poczekalnia i tak musi być otwarta.

§. 16.

Wsiadanie i wysiadanie.

(1) Do wsiadania wzywa się wołaniem lub dzwonieniem w poczekalniach, albowiem właściwym sygnałem to jest dwoma uderzeniami w dzwon stacyjny.

(2) Dopóki pociąg jest w ruchu nie wolno ani wsiadać, ani wysiadać, ani usiłować to uczynić, ani do tego pomagać lub też otwierać samowolnie drzwi wagonu.

(3) Wchodzić na tory i przez nie przechodzić wolno publiczności tylko w miejscach do tego przeznaczonych. Wychodzić ze stacyi należy bramą do tego przeznaczoną.

§. 17.

Wskazywanie miejsc. Oddziały dla kobiet.

(1) Nie sprzedaje się miejsc osobnych wybranych. Wyjątek dozwolony jest tylko w pewnych pociągach z szczególnymi urządzeniami i wozach odpowiednio zbudowanych. Podróżny wsiadając do wozu, może zająć po jednym miejscu dla siebie i swoich towarzyszków podróży.

(2) Służba kolejowa ma prawo, a na żądanie podróżnych jest obowiązana wyznaczać im miejsca.

(3) Podróżni przybywający z biletami bezpośrednimi mają pierwszeństwo przed nowo przybyłymi.

(4) Kobiety jadące same, umieszczać należy na żądanie ile możności tylko z kobietami w jednym przedziale. W każdym pociągu powinien się znajdować przynajmniej jeden przedział kobiecej drugiej i trzeciej klasy, o ile w pociągu są najmniej trzy przedziały odnośnej klasy. Także w tych pociągach, w których niema wozów z zamkniętymi przedziałami urządzić należy, o ile to jest możebne, osobny przedział dla kobiet.

§. 18.

Palenie tytoniu w wozach.

(1) W wozach pierwszej klasy wolno palić tytoń tylko za zezwoleniem wszystkich osób, w tym

samym przedziale jadących. Kolej żelazna może jednak urządzić przedziały pierwszej klasy dla palących i nie palących, które należy odpowiednio oznaczyć.

(2) W innych klasach palenie tytoniu jest dozwolone. W każdym jednak pociągu osobowym powinny znajdować się przedziały drugiej klasy a jeżeli budowa wozów na to pozwala, także przedziały trzeciej klasy dla niepalących.

(3) W przedziałach dla niepalących i w przedziałach kobiecych nie wolno palić tytoniu nawet za zezwoleniem innych podróżnych. Nie wolno nawet wchodzić do takich przedziałów z zapalonymi cygarami lub fajkami.

(4) Fajka z której się pali, powinna być opatrzona w przykrywkę.

§. 19.

Spóźnienie się do pociągu.

(1) Gdy świstawką parową lokomotywy, lub świstawką ustną konduktora, dany będzie znak odjazdu, nikt już nie może wziąć udziału w podróży.

(2) Podróżny, który spóźnił się do pociągu, nie ma prawa żądać ani zwrotu należytości za bilet, ani żadnego innego wynagrodzenia.

(3) Jeżeli bilet opiewał na pewien oznaczony pociąg, podróżny może pojechać także innym pociągiem tego samego lub następnego dnia do stacji przeznaczenia odchodzącym, jeżeli bilet swój pokaże niezwłocznie naczelnikowi stacji a tenże opatrzy go dopiskiem, zapewniającym mu ważność. Podobny dopisek jest potrzebny, jeżeli bilet opiewa na dzień oznaczony a podróżny chce dopiero następnego dnia odjechać. Jeżeli podróżny chce pojechać droższym pociągiem, obowiązany jest wymienić bilet za dopłatą różnicy ceny. Jeżeli jedzie tańszym pociągiem, należy mu różnicę ceny zwrócić.

(4) Przypadek taki nie pociąga za sobą przedłużenia terminów ustanowionych dla podróży powrotnych, okrężnych itp.

§. 20.

Wykluczenie od jazdy.

(1) Osobom, które z powodu widocznej choroby lub z innych przyczyn, sprawiałyby przykrość innym jadącym, przewóz może być odmówiony, jeżeli za osoby te nie będzie zapłacony, lub jeżeli dla nich nie może być wyznaczony osobny przedział.

W razie wykluczenia, jezdne, jeżeli zostało już zapłacone, i przewoźne za pakunek będzie zwrócone. Jeżeli dopiero w ciągu podróży pokaże się, że podróżny należy do rzędu osób wyżej wzmiankowych, podróżny ten będzie zostawiony na najbliższej stacji. Jezdne za drogę, której jeszcze nie przejechał i przewoźne od pakunku zostanie mu zwrócone.

(2) Kto nie zachowuje przepisane go porządku, kto nie stosuje się do zarządzeń służby, lub zachowuje się nieprzyzwoicie, będzie od jazdy wykluczony bez prawa do żądania zwrotu zapłaconego jezdne go. Mianowicie osób pijanych nie wolno ani przyjmować do jazdy, ani nawet wpuszczać do poczekalni, jeżeliby zaś dostały się tamże, należy je wywalić.

(3) Osoby te, jeżeli zostaną wykluczone w ciągu podróży, albo jeżeli już po oddaniu pakunku do ekspedycyi, nie będą przyjęte, nie mają prawa żądać, żeby im pakunek ich wydano gdzie indziej a nie na stacji, do której został wyekspedjowany.

§. 21.

Kontrola biletów.

(1) Przy wejściu do poczekalni, na peron, przy wsiadaniu do wozu i każdego czasu w ciągu jazdy trzeba bilet na żądanie pokazać.

(2) Podróżny jadący bez ważnego biletu zapłacić ma za całą przejechaną drogę, a jeżeli nie będzie od razu niewątpliwie udowodnione na której stacji wsiadł, za całą przestrzeń, którą pociąg przejechał, dwa razy tyle, ile zwyczajna cena wynosi, najmniej zaś 3 złote a. w. Tę ostatnią kwotę płaci się także w tym razie, jeżeli pociąg nie ruszył jeszcze z miejsca. Atoli jeżeli podróżny, zanim go o bilet spytają, oświadczy konduktorowi, że z powodu spóźnienia się nie mógł kupić biletu, płaci zwyczajną cenę z dodatkiem w kwocie tylko 50 c. a. w. nigdy zaś nie płaci więcej jak cenę podwójną. We wszystkich tych przypadkach wydać należy podróżnemu bilet dodatkowy lub odpowiednie pokwitowanie.

(3) Kto się wzbrania zapłacić natychmiast, można go od jazdy wykluczyć.

§. 22.

Zachowanie się podczas jazdy.

(1) Podczas jazdy nie wolno wychylać się z wozu, ani też opierać się o drzwiczki. Również nie wolno stać na platformach, znajdujących się u wozów.

(2) Po obu stronach wozu jednocześnie można okna otwierać tylko za zezwoleniem wszystkich w tym samym przedziale jadących. Zresztą, o ile podróżni nie mogą porozumieć się z sobą pod względem otwierania i zamykania okien, decyduje konduktor.

(3) Przedmiotów, którymi możnaby ludzi skaleczyć lub rzeczy uszkodzić nie wolno z wozu wyrzucać.

§. 23.

Uszkodzenie wozów.

Szkodę zrządzoną przez uszkodzenie lub powalenie wozów lub ich urządzenia należy wynagrodzić. Kolej żelazna ma prawo żądać nachmiastowej zapłaty lub kaucyi. Wynagrodzenie szkody, jeżeli do tego jest taryfa. płaci się według taryfy. Na żądanie trzeba taryfę pokazać.

§. 24.

Postępowanie na stacjach pośrednich.

Zatrzymanie na otwartej drodze.

(1) Za przybyciem na stacyą obwołuje się jej nazwę, długość przystanku i zmianę wagonów, jeżeli takowa ma nastąpić. Jak tylko pociąg stanie, słudzy kolejowi winni pootwierać od strony do wysiadania przeznaczonej drzwiczki tych wozów, w których są podróżni mający bilety do tej stacyi. Drzwiczki innych wozów otwiera się tylko na żądanie.

(2) Kto wysiadając na stacyi pośredniej nie zostawi rzeczy na swoim miejscu, traci prawo do tego miejsca.

(3) Jeżeliby pociąg zatrzymał się poza obrębem stacyi przez czas dłuższy, podróżnym wolno wysiąść tylko za wyraźnem zezwoleniem konduktora. W przypadku takim podróżni winni niezwłocznie oddalić się od toru kolei, ale na pierwszy znak, dany świstawką parową lub w inny sposób, winni zająć napowrót swoje miejsca.

(4) Znak do dalszej podróży daje się trzykrotnie świstawką parową. Kto podczas trzeciego świstnięcia nie wsiadł, traci prawo jechania tym pociągiem.

§. 25.

Dobrowolne przerwanie podróży.

(1) Niezawisłe odjeszcze większych dogodności, jakieby kolej żelazna zaprowadziła, wolno podró-

żnym przerwać podróż raz jeden, jeżeli mają bilety powrotne, po raz w drodze tam i napowrót, pod warunkiem udania się w dalszą podróż pociągiem odchodzącym tego samego lub następnego dnia do stacyi przeznaczenia. Podróżni tacy winni na stacyi pośredniej, jak tylko wysiądą z pociągu, pokazać naczelnikowi stacyi swój bilet i żądać opatrzenia go znakiem ważności. Jeżeli pociąg, którym odbyć chcą dalszą podróż, ma wyższe ceny, niż ten do którego kupili bilet, dokupić należy bilet, pokrywający przy najmniej różnicę ceny.

(2) Przerwanie podróży nie przedłuża terminów wyznaczonych do podróży powrotnych, okrężnych itp. Za zezwoleniem Władzy nadzorczej można przerwanie podróży uczynić zawisłem od szczególnych warunków, które powinny być umieszczone w taryfie, lub dla pewnych biletów całkiem go zabronić.

§. 26.

Spóźnienie się pociągów. Przerwy ruchu.

(1) Spóźniony odjazd lub spóźnione przybycie pociągu nie stanowią tytułu do żadnych roszczeń przeciwko kolei żelaznej.

(2) Jeżeli jednak pociąg spóźni się do tego pociągu, z którym ma związek, podróżnemu, który miał bilet bezpośredni, jeżeli najbliższym wracającym pociągiem niezwłocznie powrócił do stacyi, z której był wyjechał, zwrócona będzie cena jazdy tam i napowrót za klasę, którą jechał w pierwszej podróży.

(3) Pod karą utraty prawa do tego zwrotu, podróżny winien niezwłocznie po przybyciu pociągu, który się spóźnił, zgłosić się ze swoim biletom do naczelnika stacyi a za powrotem na stacyą z której wyjechał, do naczelnika tej ostatniej stacyi. Naczelnicy obu stacyj winni wydać poświadczenia jako się do nich zgłoszono.

(4) Jeżeli pewien kurs wcale się nie odbył lub odbył się tylko w części, podróżni mają prawo żądać albo zwrotu jezdnego za przestrzeń, której nie przejechali, albo przewiezienia najbliższym pociągiem na tym samym albo na innym nie o więcej jak o czwartą część dłuższym szlaku tych samych kolei, do miejsca przeznaczenia jadącym, bez żadnego dodatku do ceny, o ile to jest możebnem bez przeciążenia pociągu i o ile na to urządzenia ruchu pozwalają, a według rozkładu jazdy pociąg staje na owej stacyi pośredniej.

(5) Jeżeli wypadki nawałowe lub inne okoliczności przerwą komunikacyą na pewnej części kolei, należy postarać się ile możności, żeby podróżni przewożeni byli innemi okazyami aż do miejsca,

gdzie kolej nie jest popsuta. Koszta ztąd powstałe powinni podróżni zwracać kolei żelaznej, strącając jednak jezdne za część kolei, której nie przejechali.

(6) O przerwach ruchu i spóźnieniach pociągów uwiadamiać należy niezwłocznie publiczność w sposób wyraźny wywieszeniem ogłoszenia w miejscu dla wszystkich dostępnem.

§. 27.

Branie z sobą psów.

(1) Do wozu osobowego nie wolno brać ze sobą ani psów ani żadnych innych zwierząt.

(2) Wyjątek stanowią tylko małe pieski trzymane na rękach, jeżeli temu nie sprzeciwiają się inne osoby w tym samym przedziale siedzące. Wyjątkowo może być dozwolone wzięcie do wozu osobowego trzeciej klasy większych psów zwłaszcza myśliwskich, jeżeli osoby, którym te psy towarzyszą jadą w osobnych przedziałach. Postanowienie to nie uchyla obowiązku opłacenia należytości taryfowej za przewóz psów.

(3) Inne psy, które podróżni z sobą mają, przewożą się w osobnych oddziałach. Jeżeli w pociągach osobowych nie ma takich oddziałów lub są już obsadzone, nie można domagać się, żeby psy takie zostały przyjęte. Oddając psa, kupiec należy dla niego właściwą (psią) kartę przewozową. Za zwrotem tej karty po przybyciu na miejsce pies będzie wydany. Kolej żelazna nie jest obowiązana trzymać psów, które nie będą odebrane niezwłocznie po przybyciu do miejsca przeznaczenia.

(4) Co się zresztą tyczy przewozu psów, obacz §. 30, ustęp 3 i §§. 44 i n.

§. 28.

Branie ze sobą pakunku ręcznego do wozów osobowych.

(1) Podróżni mogą brać ze sobą do wozu osobowego przedmioty małe, łatwo przenośne, o ile takowe bądź swoją wonią, bądź z jakiegokolwiek innej przyczyny nie sprawiają przykrości innym jadącym i o ile temu nie sprzeciwiają się przepisy cłowe i policyjne. Na przedmioty wzięte do wozu nie wydaje się rewersów pakunkowych, podróżni powinni ich sami pilnować.

(2) Pod temi samemi warunkami podróżni czwartej klasy mogą brać ze sobą narzędzia, toristry, pakunki w koszykach, torbach, koszach plecnych, tudzież inne podobne przedmioty, które można unieść, idąc pieszo.

(3) W razie nieporozumień rozstrzyga naczelnik stacyi.

§. 29.

Przedmioty, których brać ze sobą nie wolno.

(1) Przedmiotów zapalnych i wszelkich takich, które w jakiegokolwiek sposób mogą zrzucić szkodę, w szczególności zaś strzelb nabitych, prochu strzelniczego, materiałów łatwo zapalnych itp., nie wolno brać ze sobą do wagonu.

(2) Służba kolejowa ma prawo przekonać się jakiego rodzaju rzeczy podróżni mają ze sobą.

(3) Kto wykroczy przeciw niniejszemu zakazowi, odpowiada za wszelką szkodę, którą z tego wynika i oprócz tego podlega karze przepisanej w regulaminie policyi kolejowej.

(4) Myśliwym i osobom w służbie publicznej zostającym wolno jednak mieć przy sobie podręczny zapas amunicyi.

(5) Strzelbę wziętą do wagonu trzymać należy lufą w górę.

IV. Przewóz pakunku podróżnego.

§. 30.

Pojęcie pakunku podróżnego.

(1) Jako pakunek podróżny oddawać można zwyczajnie tylko to, czego podróżny potrzebuje w podróży, mianowicie kufry, tłumoki, torby podróżne, pudełka z kapeluszymi, małe paczki itp.

(2) Wyjątkowo można także przyjmować jako pakunek podróżny większe paki po kupiecku zapakowane, beczki, jakoteż powozy i inne przedmioty nie należące do rzeczy w podróży potrzebnych, o ile mogą być przewiezione pociągami osobowemi. Co się tyczy powozów, porównaj także §. 6, ustęp 2.

(3) Również małe zwierzęta w klatkach, pakach, workach itp. mogą być przyjmowane do przewiezienia jako pakunek podróżny.

(4) Przedmiotów, które od przewozu jako towar, tudzież takich, które według §. 29 od brania ze sobą do wozów osobowych są wyłączone, nie wolno także oddawać jako pakunek podróżny, pod karą przewidzianą w §. 53, ustęp 8.

(5) Czy i pod jakimi warunkami przedmioty w §. 50 B 2, oznaczone, mogą być przyjmowane do przewozu jako pakunek podróżny, stanowią o tem osobne przepisy kolei żelaznych.

§. 31.

Sposób zapakowania. Usuwanie dawnych znaków na pakunku.

Jeżeli pakunek podróżny nie jest bezpiecznie i trwale zapakowany, można go nieprzyjąć. Na pakunkach nie powinny znajdować się dawne znaki przewozu pocztowego, kolejowego lub jakiegokolwiek innego. Jeżeli w skutek uchybienia temu przepisowi pakunek przewieziony będzie nie w swoje miejsce, kolej żelazna nie odpowiada za szkodę ztąd powstałą.

§. 32.

Oddawanie pakunku. Rewersy pakunkowe

(1) Pakunek podróżny ekspeduje się w ciągu tego czasu, który w §. 13, ustęp 1, wyznaczony jest na sprzedaż biletów.

(2) Nie można domagać się, żeby pakunek, który do biura ekspedycji pakunków oddano później niż na 15 minut przed odejściem pociągu, został wyekspedowany. Pojazdy, których przewóz jako pakunku podróżnego jest dozwolony (§. 30, ustęp 2), zapowiedzieć należy na 2 godziny przed odejściem pociągu a najpóźniej na godzinę przedtem oddać do ekspedycji; na stacjach pośrednich wtedy tylko można liczyć na to, że powóz przewieziony będzie tym pociągiem, który posyłający sobie wybrał, jeżeli był zapowiedziany na 24 godziny przedtem.

(3) Ekspedując pakunek wręczyć należy podróżnemu rewers pakunkowy.

(4) Przewoźne od pakunku opłaca się przy oddaniu.

(5) Jeżeli wyjątkowo w przypadkach nagłych pakunek przyjęty będzie bez czynności ekspedycyjnej z zastrzeżeniem dokonania tej czynności później, nie będzie uważany za oddany do przewozu, dopóki czynność ta nie zostanie dokonana.

(6) Stosuje się to także do pakunków podróżnych przyjmowanych na przystankach bez dokonania czynności ekspedycyjnej.

§. 33.

Wydanie pakunku.

(1) Pakunek wydaje się tylko za zwrotem rewersu pakunkowego. Kolej żelazna nie jest obowiązana sprawdzać uprawnień posiadacza rewersu.

(2) Posiadacz rewersu ma prawo żądać w miejscu przeznaczenia, żeby mu pakunek wydano niezwłocznie w miejscu wydawania pakunków, jak tylko nadejdzie pociąg, do którego pakunek oddano i jak tylko upłynie czas potrzebny do porządnego wyła-

dowania i wydania a według okoliczności do załatwienia czynności cłowej i podatkowej.

(3) Jeżeli pakunki nie będą odebrane w przeciągu 24 godzin, powozy w przeciągu 2 godzin po nadejściu pociągu, opłacić należy składowe lub miejscowe w taryfie przepisane. Dla powozu, który nadszedł po 6 godzinie wieczorem, termin odebrania liczy się od 6 godziny ranej następnego dnia.

(4) Jeżeli rewersu pakunkowego niema, kolej żelazna obowiązana jest wydać pakunek tylko po zupełnem udowodnieniu uprawnienia do odbioru za wystawieniem rewersu a według okoliczności za kaucją.

(5) Pakunek powinien być wydany zwyczajnie tylko w tej stacji, do której został wyekspedowany. O ile jednak czas i okoliczności, tudzież przepisy cłowe i podatkowe pozwolą, można na żądanie podróżnego wydać go przed tą stacją. Odbierając pakunek w takim przypadku, podróżny zwrócić ma rewers pakunkowy i pokazać bilet.

(6) Powozy, które w drodze muszą przechodzić do innego pociągu, mogą dopiero następnym pociągiem osobowym nadejść do miejsca przeznaczenia.

§. 34.

Odpowiedzialność kolei za pakunek podróżny.

(1) Za pakunek podróżny, przyjęty do przewiezienia, kolej żelazna jest odpowiedzialna według postanowień, tyczących się przewozu towarów (rozdział VIII), o ile takowe dadzą się do pakunku podróżnego zastosować i o ile w przepisach niniejszego rozdziału co innego nie jest postanowione.

(2) Deklaracją ile zależy na rychłej dostawie, złożyć należy w biurze ekspedycji pakunków najpóźniej na pół godziny przed odejściem pociągu, którym pakunek ma być przewieziony, przyczem płaci się oraz taryfowy dodatek do przewoźnego (§. 84, ustęp 3); deklaracja ta ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli biuro ekspedycji zapisało ją w rewersie pakunkowym.

(3) Kolej żelazna nie odpowiada za zginięcie pakunku podróżnego, jeżeli w stacji przeznaczenia nie zgłoszono się po niego w przeciągu dni ośmiu po nadejściu pociągu (§. 33).

(4) Podróżny, któremu pakunek nie będzie wydany, może żądać, żeby w rewersie potwierdzono dzień i godzinę zgłoszenia się po pakunek.

(5) Za zginięcie i uszkodzenie pakunku, którego podróżny nie oddał do przewiezienia (§§. 28 i 32), jakoteż przedmiotów zostawionych w pojazdach (§. 30), odpowiada kolej tylko w takim razie,

jeżeli będzie udowodnione, że szkoda powstała z winy kolei lub jej ludzi.

§. 35.

O pakunkach które zginęły.

(1) Że pakunek zginął, uznaje się dopiero wtedy, jeżeli się nie znajdzie po upływie trzech dni od przybycia pociągu, na który został oddany.

(2) Gdyby pakunek, który zginął, później się znalazł, uwiadomić należy o tem pasażera, jeżeli miejsce jego pobytu jest wiadome, chociażby otrzymał wynagrodzenie. Tenże w przeciągu 30 dni po otrzymaniu zawiadomienia może żądać, żeby pakunek za zwrotem otrzymanego wynagrodzenia szkody został mu wydany a to podług jego życzenia albo bez kosztów w miejscu przeznaczenia, albo z uwolnieniem od kosztów i od przewoźnego, w miejscu gdzie był oddany na kolej.

§. 36.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za spóźnione nadejście pakunku podróznego.

Pod względem odpowiedzialności kolei żelaznej za uchybienie terminu dostawy (§. 33) stosują się przepisy następujące:

1. Szkodę wyrządzoną dowodnie uchybieniem tego terminu wynagradza się:

a) jeżeli deklarowano ile zależy na rychłej dostawie: aż do wysokości sumy deklarowanej;

b) jeżeli tego nie deklarowano, płaci się za każde zaczęte 24 godziny spóźnienia: najwięcej 10 centów w. a. za każdy kilogram niedostawionego pakunku, od powozów zaś (§. 30) najwięcej 15 zł. w. a. za każdy powóz nienadeszły.

2. Jeżeli kolej udowodni, że spóźnienie nastąpiło w skutek wypadku, którego nie spowodowała, ani odwrócić nie mogła, nie odpowiada za szkodę, która powstała przez uchybienie terminu dostawy.

§. 37.

Posługacze. Przechowanie pakunku.

(1) Posługacze, o ile kolej żelazna pozwala im znajdować się na stacy, powinni nosić dla odróżnienia odznaki służbowe, tudzież mieć przy sobie instrukcją służbową i taryfę należytości. Na żądanie winni taryfę pokazać i wydać markę opatrzoną swoim numerem. Nadto taryfa powinna być wywieszona w stosownem miejscu w lokalu oddawania i wydawania pakunków.

(2) Gdy podróżni używają takich posługaczy do noszenia pakunku przez kolej nieprzyjętego, do biur

lub z biur ekspedycyi, dzieje się to bez odpowiedzialności Zarządu.

(3) Na większych stacyach zaprowadzone być powinny takie urządzenia, żeby podróżny mógł oddać swój pakunek do tymczasowego przechowania za stałą opłatą bez odpowiedzialności Zarządu.

§. 38.

Przedmioty zostawione.

(1) Wszelkie przedmioty w miejscowym obrębie kolei żelaznej lub w wozach pozostawione i Zarządowi oddane, zachowywać należy najmniej przez trzy miesiące.

(2) Przedmioty ulegające zepsuciu, należy sprzedąć jak najkorzystniej, jeżeli zachodzi obawa, że się zepsują.

(3) Po upływie trzechmiesięcznego terminu postąpić należy z przedmiotami lub pieniędzmi za nie otrzymanymi według przepisów ustawowych i w ogóle obowiązujących.

V. Przewóz posyłek pośpiesznych.

§. 39.

Pojęcie posyłki pośpiesznej.

Koleje żelazne mogą zamieścić w taryfach postanowienie, że posyłki kwalifikujące się do przewiezienia wozami pakunkowemi, chociażby nie były oddane jako pakunek podrózny (§. 30), mogą być przewożone za rewersem pakunkowym lub za osobnym rewersem transportowym (posyłka pośpieszna).

§. 40.

Oddawanie i wydawanie posyłki pośpiesznej.

(1) Gdy posyłkę pośpieszną ekspeduje się za rewersem pakunkowym, rewers ten doręcza się zwyczajnie posyłającemu. W przypadku tym wydaje się posyłkę w miejscu przeznaczenia za zwrotem rewersu pakunkowego. Jednakże na żądanie posyłającego rewers pakunkowy można także dołączyć do posyłki, jeżeli takowa opatrzona jest dokładnym adresem odbiorcy. Jakic przepisy obowiązują przy wydaniu w tym wypadku, postanawia każdy Zarząd osobiwie.

(2) Gdy posyłkę pośpieszną ekspeduje się za rewersem transportowym, takowy powinien iść zawsze z posyłką a posyłka powinna być opatrzona pełnym adresem odbiorcy. Wydaje się w miejscu przeznaczenia podług przepisów zawartych w taryfach.

§. 41.

Stosowanie przepisów tyczących się pakunku podróznego.

Do przewozu posyłek pośpiesznych stosują się zresztą odpowiednio przepisy rozdziału IV, o ile w taryfach nie jest przepisane, że stosowane być mają przepisy rozdziału VIII.

VI. Przewóz zwłok.

§. 42.

Warunki przewozu.

(1) Transport zwłok trzeba zapowiedzieć na-
przód, jeżeli wysłane być mają ze stacji wyjścia po-
ciagu, najmniej na 6, jeżeli zaś mają odejść ze
stacji pośredniej, najmniej na 12 godzin przed od-
daniem.

(2) Zwłoki wolno przyjąć do przewozu tylko
w takim opakowaniu, które nie ma żadnych wad
zewnątrz dostrzedz się dających.

(3) Zwłokom towarzyszyć ma dozorca, który
winien zaopatrzyć się w bilet podrózny i jechać tym
samym pociągiem, który wiezie zwłoki.

(4) Przy oddaniu zwłok trzeba złożyć paszport
ciała przez Władzę właściwą według dołączonego
wzoru wygotowany, który kolej odbiera i zwraca do-
piero przy wydaniu zwłok. Które Władze uprawnione
są do wygotowywania paszportów ciała, będzie oso-
bno podane do wiadomości. Paszport ciała, przez
Władzę właściwą wygotowany, jest ważny na całko-
witą długość drogi przewozu, na którą opiewa.
Należytość za przewóz, według taryfy przypadającą,
opłacić trzeba przy oddaniu zwłok. Gdy zwłoki wie-
zione są z państw zagranicznych, z którymi zawarta
została umowa co do wzajemnego uznawania pa-
szportów ciała, dostatecznym jest złożenie paszportu
takiego umowie odpowiedniego a wygotowanego
przez Władzę zagraniczną, według umowy do tego
właściwą.

(5) Zwłoki przewozić należy w osobnym krytym
wozie towarowym. Gdy w tem samym miejscu
odejścia oddanych jest jednocześnie więcej zwłok,
przeznaczonych do tego samego miejsca, można
umieścić je w tym samym wozie towarowym.
Jeżeli zwłoki przewożone są karawanem naokoło osło-
nionym, wolno do transportu kolejowego użyć wozu
towarowego niekrytego.

(6) Zwłok nie wolno w ciągu transportu bez
potrzeby przeładowywać. Wieść je należy jak naj-
szybciej i bez przerwy. Jeżeli nie można uniknąć
dłuższego zatrzymania się na stacji, wóz towarowy

ze zwłokami przesunąć należy, o ile tylko jest to
możliwe, na tor uboczny pod gołym niebem.

(7) Kto zwłoki oddaje do przewozu pod fał-
szywą deklaracją, winien prócz wynagrodzenia
uszczerbku w należytości za przewóz od miejsca
odejścia aż do miejsca przeznaczenia zapłacić dodatek
do przewoźnego, wynoszący cztery razy tyle co
to przewoźne.

(8) Gdy zwłoki posyłane są do wyższych zakła-
dów naukowych publicznych, stosować należy do
nich osobne przepisy zdrowotno-policyjne. Zwłoki
takie można przewozić wozem towarowym niekry-
tym. Można też ładować do tego samego wozu
towary twarde (drzewo, metal itp.) albo szczelnie
w silnych osłonach (pakach, beczkach itp.) zam-
knięte. Od ładowania w tym samym wozie wyłącza
się: wszelką żywność, jakoteż płody surowe, z któ-
rych żywność jest wyrabiana, tudzież przedmioty
wymienione w załączce B do §. 50. Regulaminu ruchu
pod Nr. I, II, XXXVI, XXXIX, XLI, XLIII i XLIV.

(9) Postanowienia powyższe nie stosują się do
urządzenia przewozu zwłok na cmentarz w miejscu
zgonu.

§. 43.

Sposób ekspedycji i wydanie.

(1) Zwłoki ekspeduje się według przepisu ta-
ryfy na podstawie rewersów transportowych, które
kolej żelazna ma wygotowywać i posyłającemu do-
ręczać lub na podstawie listów przewozowych (§. 51).

(2) Wydania zwłok przewożonych pociągami
osobowymi można żądać w terminie ustanowionym
dla pakunków (§. 33, ustęp 2). Jeżeli zwłoki prze-
wiezione były na podstawie rewersu transportowego,
wydaje się je za zwrotem tego dokumentu.

(3) Zwłoki odebrać należy w przeciągu 6 go-
dzin po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia,
w przeciwnym razie zostaną pogrzebane według
zarządzenia zwierzchności miejscowej. Jeżeli zwłoki
nadejdą po 6 godzinie wieczorem, termin ich ode-
brania liczy się od godziny 6 następnego rana.
W razie przekroczenia terminu odebrania, kolej że-
lazna ma prawo pobierać wozowe.

VII. Przewóz zwierząt żywych.

§. 44.

Szczególne warunki przewozu.

(1) Zwierzęta żywe przyjmuje się do przewozu
tylko pod warunkami wymienionymi w §. 6, ustęp 2.

(2) Przewozu zwierząt chorych może kolej odmówić. Nieprzyjmowanie do przewozu zwierząt ze względu na niebezpieczeństwo roznieśienia chorób zaraźliwych, zależy od obowiązujących przepisów policyjno-zdrowotnych.

(3) Do przewożenia zwierząt drapieżnych, kolej żelazna jest obowiązana tylko pod warunkami, które sama przepisze ze względu na bezpieczeństwo.

(4) Zarząd kolei ma prawo żądać, żeby zwierzętom żywym, koleją przewożonym, towarzyszyli dozorecy. O ile naczelnik stacyi nie dozwoli wyjątku, dozorecy ci jechać mają temi sami wozami co ich bydło i powinni bydło podczas przewozu pilnować. Do zwierząt małych, mianowicie do drobiu nie potrzeba dozorców, jeżeli umieszczony jest w kojcach przenośnych, należycie zamkniętych. Kojce powinny być przewiewne i przestronne.

(5) Posyłający winien sam umieścić zwierzęta we wozach, jakoteż poprzywiązywać je bezpiecznie i ma sam dostarczyć przyborów do ich przywiązania. Wyładowanie zwierząt należy do odbiorcy.

§. 45.

Rodzaj ekspedycyowania.

Zwierzęta ekspedycyuje się — niezawisłe od postanowień §§. 27 i 30, ustęp 3 — według przepisu taryfy na podstawie rewersów transportowych, które kolej żelazna ma wygotować i posyłającemu doręczyć, lub na podstawie listów przewozowych (§. 51).

§. 46.

Oddawanie i wydawanie.

(1) Kolej żelazna winna ogłosić, któremi pociągami zwierzęta będą przewożone. Przyjmowanie pojedynczych sztuk zależy od tego, czy jest miejsce odpowiednie.

(2) Kolej żelazna może w taryfie postanowić, że w niedziele i święta zwierzęta żywe z wyjątkiem psów, nie będą wcale przyjmowane lub tylko w pewnych godzinach.

(3) Zwierzęta trzeba dostawić na dworzec wcześniej, pojedyncze sztuki najmniej na godzinę przed odejściem pociągu. Gdy przybędą do miejsca przeznaczenia, wydawane będą odbiorcy za zwrotem rewersu transportowego lub doręczeniem listu przewozowego i potwierdzeniem odbiorcy. Trzeba je wyprowadzić z wozów i zabrać najpóźniej w dwie godziny po ich przystawieniu i według okoliczności

po upływie czasu potrzebnego na ekspedycyą cłową i podatkową. Gdy ten termin minie, kolej żelazna ma prawo dać bydło na utrzymanie, na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego, lub żądać opłaty ustanowionej w taryfie za czas stania bydła, jeżeli pozwala, żeby bydło zostało dłużej w wozach lub na dworcu.

§. 47.

Termin dostawy zwierząt.

(1) Termin dostawy składa się z czasu na ekspedycyą tudzież z czasu na przewiezienie i nie może wynosić więcej jak:

1. czas na ekspedycyą 1 dzień
2. czas do przewiezienia na każde choćby tylko zaczęte 300 kilometrów . 1 „

(2) Termin liczy się od północy, która nastąpi po wyciśnięciu pieczęci na liście przewozowym albo doręczeniu rewersu transportowego i jest dotrzymany, jeżeli w ciągu tego czasu bydło zostało przystawione na stacyą przeznaczenia do odbioru.

(3) Bieg terminu dostawy, prócz w przypadkach §. 63, ustęp 6 zawieszają się także na czas pobytu bydła w stacyach do pojenia, jakoteż na czas oględzin lekarskich.

(4) Wydania koni i psów wieszonych pociągami osobowymi, można żądać w terminie wyznaczonym w §. 33, ustęp 2 i 6.

§. 48.

Stosowanie przepisów dotyczących się towarów.

(1) Do przewozu zwierząt stosują się zresztą odpowiednio przepisy rozdziału VIII.

(2) Deklaracya, ile zależy na rychłej dostawie, jeżeli się ekspedycyuje za rewersem transportowym, ma tylko wtedy skutek prawny, jeżeli biuro ekspedycyjne stacyi odejścia zanotowało ją w rewersie transportowym.

VIII. Przewóz towarów.

§. 49.

Przewóz bezpośredni.

Kolej obowiązana jest przyjmować towary do przewiezienia ze wszystkich i do wszystkich stacyj, i do ich przechodzenia z jednej kolei na drugą nie potrzeba adresu pośredniego.

§. 50.

Przedmioty, których przewóz jest wzbroniony lub tylko warunkowo dozwolony.

A. Przedmioty, których przewóz jest wzbroniony, są następujące:

1. przedmioty podlegające przymusowi pocztowemu;

2. przedmioty, które z powodu objętości, wagi lub innych własności nie odpowiadają urządzeniom i sposobom przewozu, choćby tylko jednej z kolei w przewozie współdziałających, żeby mogły być przewiezione;

3. przedmioty, których przewóz jest zakazany ze względu na porządek publiczny;

4. wszelkie przedmioty samopalne lub wybuchające, o ile nie stosują się do nich przepisy załączki B a w szczególności:

a) nitrogliceryna (olej rozsadzający), jakoteż wszelkie przetwory nitroglicerynowe, których przewóz kolejami żelaznymi w Austrii i Węgrzech nie jest wyraźnie osobnem rozporządzeniem dozwolony;

b) stałe mieszaniny nitrogliceryny z istotami proskowatemi, nie wybuchającymi same przez się (dynamit i podobne przetwory) w masie nie ściśniętej, o ile w Austrii i Węgrzech nie będzie wydane osobne pozwolenie (co się tyczy naboju dynamitowych, porównaj załączkę B, Nr. XXXVI);

c) sole pikrynowe, jakoteż mieszaniny wybuchające, zawierające sole pikrynowe i chlorowe (co się tyczy zapalek do pocierania, porównaj załączkę B, Nr. III);

d) piorunian rtęci, piorunian srebra i piorunian złota, jakoteż przetwory z nich zrobione (co się tyczy podpałek, kapsli, cukierków piorunujących i grochu piorunującego. porównaj załączkę B, Nr. II, XLI i XLIV);

e) także przetwory, w których mieszaninę wchodzi fosfor jako część składowa (co się tyczy zapalek do pocierania, tasiemek podpalniczych i podpałek — *amorces* — porównaj załączkę B, Nr. III i XLIII);

f) strzelby nabite.

B. Przedmioty, których przewóz dozwolony jest warunkowo:

1. Przedmioty wymienione w załączce B.

Tamże podane są przepisy szczegółowe, dotyczące się ich przyjmowania i przewozu.

2. Złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze, monety i papiery wartości pieniężnej, dokumenty, drogie kamienie, perły prawdziwe, precjoza i inne

kosztowności, tudzież dzieła sztuki, jak malowidła, odlewy brązowe, antyki.

Pod jakimi warunkami przedmioty te mogą być przyjmowane do przewozu, stanowią o tem osobne przepisy każdej kolei żelaznej.

W szczególności pozwala się kolejom żelaznym ograniczyć wysokość wynagrodzenia, które w razie zginienia, ubytku lub uszkodzenia takich przedmiotów ma być zapłacone.

Za papiery wartości pieniężnej uważać nie należy:

Karty pocztowe stęplowane, blankiety na przekazy pocztowe, koperty i opaski, znaczki listowe, arkusze stęplowe i tym podobne znaczki walorowe urzędowe.

3. Takie przedmioty, których ładowanie lub przewóz ze względu na urządzenia i sposób eksploatacji jednej z kolei współdziałających sprawia trudności nadzwyczajne.

Przewozu takich przedmiotów może kolej podjąć się pod osobnemi warunkami zastosowanemi do przypadku.

4. Lokomotywy, tendery i parowozy, o ile toczą się na własnych kołach.

Powinny one być tak przysposobione, żeby mogły się toczyć i towarzyszyć im ma biegle przez posyłającego przydany.

§. 51.

Osnowa listu przewozowego.

(1) Do każdej posyłki dołączony być ma list przewozowy, zawierający następujące szczegóły:

a) Miejsce i dzień wygotowania.

b) Nazwę stacyi z której się wysyła.

c) Nazwę stacyi przeznaczenia i kolei mającej posyłkę dowieść, nazwisko i miejsce zamieszkania odbiorcy, jakoteż według okoliczności wyrażenie, że towar ma być zatrzymany na kolei. Gdy towary posyła się do miejsc nie leżących przy kolei żelaznej lub do stacyi kolejowych nie urządzonych do towarowych posyłek, posyłający wymienić powinien stacyą kolejową, aż do której towar ma być przewieziony; dalszym przewozem zająć się winien odbiorca, jeżeli niema do tego urządzeń kolejowych (§. 68, ustęp 3).

d) Wymienienie co posyłka zawiera, podanie wagi, lub zamiast tego szczegółu inne, stosownie do osobnych przepisów kolei przyjmującej; nadto co do towarów w oddzielnych opakowaniach ilość, rodzaj opakowania, znaki i numera sztuk. Kolej żelazna ma jednak prawo żądać, żeby te ostatnie szczegóły podane były także co do towarów całowozowych, o ile sztuki, składające taką posyłkę, mogą być tak ozna-

czone (§. 58, ustęp 4). Przedmioty wymienione w załączce B podać należy w liście przewozowym podług nazw tamże użytych.

- e) Żądanie posyłającego, żeby zastosowano taryfy wyjątkowe pod warunkami, które według §. 63, ustęp 10 i §. 81. są dopuszczalne.
- f) Sumę wyrażającą, ile zależy na rychłym dostawieniu posyłki (§§. 84 i n.).
- g) Podanie, czy posyłka ma być przewieziona jako zwyczajna, czy jako pośpieszna (§. 56).
- h) Spis dokładny dokumentów, przez komory, urzędy podatkowe lub Władze policyjne, wymaganych, które do towarów powinny być dołączone (§. 59).
- i) Zapisek co do uiszczonej opłaty, bądź gdy całe przewoźne opłacono z góry, bądź gdy złożono zaliczkę na pokrycie kosztów przewozu (§. 61).
- k) Powiązki ciężące na towarze, a to tak te, które dopiero po nadejściu mają być wypłacone, jak i zaliczki w gotówce. jeżeli je kolej dała (§. 62).
- l) Podanie kierunku przewozu z wymienieniem stacyi, w której odbyć się mają czynności cłowe.

Jeżeli szczegół ten nie jest podany, kolej żelazna obrać ma drogę, którą uzna za najodpowiedniejszą dla posyłającego. Za następstwa tego wyboru kolej żelazna jest odpowiedzialna tylko wtedy, jeżeli pod tym względem cięży na niej znaczna wina.

Jeżeli posyłający oznaczył kierunek drogi, kolej żelazna może tylko pod następującymi warunkami wyprawić posyłkę inną drogą:

1. że czynność cłowa odbędzie się na stacyi, którą posyłający wymienił;

2. że przewoźne nie będzie większe od tego, które należałoby opłacić, gdyby kolej żelazna była wyprawiła posyłkę drogą w liście przewozowym wskazaną;

3. że do dostawienia towaru nie będzie potrzeba dłuższego czasu, aniżeli wtedy, gdyby był posłany drogą w liście przewozowym oznaczoną.

- m) Podpis posyłającego, podający jego nazwisko lub firmę, tudzież jego mieszkanie. Podpis może być wydrukowany lub zamiast niego może być wyciśnięta stampilia.

- n) Zostawione do woli żądanie, żeby wydano duplikat listu przewozowego lub rewers odbiorczy (§. 54).

(2) Nie pozwala się zamieszczać w liście przewozowym innych szczegółów, ani też wystawiać innych dokumentów zamiast listu przewozowego, ani wreszcie dołączać do niego innych papierów,

prócz tych, które według Regulaminu ruchu mogą być dołączone.

§. 52.

Forma listu przewozowego.

(1) Listy przewozowe wygotowywać należy na blankietach, których wzór podaje załączka C i D, a Załączka C i D których dostać można na wszystkich stacyach po cenach w taryfie ustanowionych. Blankiety te powinny być wydrukowane do posylek zwyczajnych na białym papierze, do pospiesznych posylek także na białym, ale z paskiem karmazynowym umieszczonym na przedniej i na odwrotnej stronie od góry i od dołu. Na listy przewozowe używać należy papieru służącego do pisania, posiadającego własności, które Władza nadzorcza przepisze.

(2) Dla transportów ponawiających się regularnie między pewnemi miejscami, jakoteż dla posylek przeznaczonych do dalszego przewiezienia za morze, Władza nadzorcza może dozwolnić odstępowania od przepisów pierwszego ustępu.

(3) Listy przewozowe, na dowód, iż czynią zadość odnośnym przepisom, powinny być opatrzone kontrolnym stępem jednej z kolei żelaznych. Stępuje się listy takie, o ile nie są wydrukowane na rachunek kolei żelaznej, za opłatą w taryfie ustanowioną, kolej jednak może odmówić ostępowania, jeżeli listów przewozowych przyniesionych jednocześnie do stępowania jest mniej jak 100.

(4) Gdyby miejsce na blankiecie listu przewozowego do opisania towarów przeznaczone okazało się za szczupłym, można pisać dalej na stronie odwrotnej tej połowy blankietu, która na adres jest przeznaczona, w szpaltach listu przewozowego. Gdyby i tego miejsca nie starczyło, należy przykleić mocno do listu przewozowego osobne kartki w formie listu przewozowego, opis zawierające i przez posyłającego podpisane, o których dołączeniu trzeba w liście przewozowym wyraźnie nadmienić. W przypadkach rzeczonych trzeba w wydrukowanych szpaltach listu przewozowego podać wagę ogólną posyłki z wyszczególnieniem przedmiotów podług nazw taryfowych, a w razie potrzeby z rozróżnieniem według klas taryfy. Na kartkach dołączonych powinien być wyciśnięty stępel ekspedycyjny stacyi przyjmującej.

(5) Na odwrotnej stronie tej połowy listu przewozowego, która przeznaczona jest na adres, może być wyciśnięta firma wystawiciela. Tamże można także umieszczać następujące uwiadomienia dla odbiorcy: „z posyłki od N. N.“ — „do rozrządzenia N. N.“ — „celem przesłania dalej do N. N.“ i „ubezpieczone u N. N.“ z wyraźnym dopiskiem: „bez zobowiązania dla kolei żelaznej“. W tem samym

miejsu ma być wpisana także deklaracja odpowiednia postanowieniom konwencji międzynarodowej, tyczącej się mszycy winnej razem z poświadczeniem urzędowym.

(6) Części blankietu obwiedzione grubemi liniami wypełnić ma kolej żelazna, inne wypełnia posyłający. Jeżeli towary ładować ma sam posyłający, tenże winien w miejscu przeznaczonem wpisać także numer a i znaki właściciela wozu.

(7) Więcej przedmiotów można wpisać w tym samym liście przewozowym tylko wtedy, gdy stosownie do ich jakości można bez obawy uszkodzenia ładować je razem i gdy temu nie sprzeciwiają się przepisy cłowe podatkowe i policyjne. Do przedmiotów, których przewóz stosownie do §. 50 B jest warunkowo dozwolony, dołączyć należy osobne listy przewozowe, nie obejmujące żadnych innych przedmiotów. Gdy przedmioty, których przewóz jest warunkowo dozwolony, i które według załączki B Nr. XXXV, można oddawać razem z innymi towarami, posyła się całymi wagonami, nie trzeba przydawać dla tych przedmiotów osobnego listu przewozowego. Do takich posyłek całowagonowych dostateczny jest jeden list przewozowy, w takowym jednak towary, których przewóz tylko warunkowo jest dozwolony, powinny być wyraźnie oznaczone z przydaniem słowa „(warunkowo)“. Do towarów, które posyłający ma ładować lub odbiorca wyładowywać, przydane być powinny osobne listy przewozowe, nie obejmujące innych przedmiotów.

(8) Stacya, z której posyłka odchodzi, może żądać, żeby do każdego wagonu przydany był osobny list przewozowy.

§. 53.

Odpowiedzialność za szczegóły listu przewozowego. Sprawdzanie przez kolej. Dodatki do przewoźnego.

(1) Posyłający ręczy za prawdziwość szczegółów i deklaracyj w liście przewozowym umieszczonych i na niego spadają wszystkie następstwa wynikające z fałszywych, niedokładnych lub niedostatecznych deklaracyj.

(2) Kolej żelazna ma każdego czasu prawo sprawdzić zgodność tego, co posyłki zawierają z podaniami listu przewozowego i stwierdzić wynik. Uprawnionego trzeba wezwać, żeby temu sprawdzaniu był obecny, wyjąwszy, gdy się sprawdza na mocy środków policyjnych, jakie Rząd ma prawo zaprowadzić w interesie bezpieczeństwa i porządku publicznego. Jeżeli uprawniony nie przybędzie, wezwać należy dwóch świadków.

(3) Kolej żelazna ma każdego czasu prawo zbadać wagę i ilość sztuk posyłki. Kolej żelazna jest obowiązana stwierdzić przy przyjęciu wagę posyłek w oddzielnych opakowaniach. Taryfa przepisuje, czy za to ma być pobierana opłata. Gdy posyłający wyraźnie żąda, żeby ilość sztuk lub waga towarów całowagonowych została stwierdzona, kolej żelazna jest obowiązana uczynić to za opłatą w taryfie ustanowioną, o ile własności towarów pozwalają takiego stwierdzenia bez znacznej straty czasu i o ile kolej posiada odpowiednie przyrządy wagowe.

(4) Posyłającemu wolno być obecnym przy badaniu wagi i ilości sztuk. Jeżeli zaś posyłający zażąda, żeby ilość sztuk lub waga już przez kolej stwierdzona, była jeszcze raz przed ładowaniem towarów w jego obecności zbadana, kolej żelazna ma prawo także i za to ściągnąć opłatę taryfową.

(5) Stwierdzenie wagi poświadcza stacya przyjmująca wyciśnięciem pieczęci wagowej w liście przewozowym.

(6) Jeżeli stosownie do szczególnych przepisów pojedynczych kolei żelaznych, posyłający mają sami ładować towary, wolno im obciążyć wozy tylko aż do tej wagi jego ładowności, która na nich jest napisana, albo, jeżeli według szczególnych postanowień kolei jest to dozwolone, a na wozie oprócz wagi ładowności także i wytrzymałość jest napisana, tylko aż do granicy tej wytrzymałości.

(7) Jeżeli posyłający podał fałszywie, co jego posyłka zawiera, jakoteż jeżeli wagon dany mu do naładowania, nie żądając zważenia towaru, przeciążył, natenczas, niezawisłe od obowiązku uzupełnienia różnicy przewoźnego i niezawisłe od kar przewidzianych bądź w ustawach karnych, bądź w przepisach policyjnych, obowiązany jest uiścić kolejom żelaznym w przewozie współdziałającym, dopłatę do przewoźnego, której wysokość ustanawia się jak następuje:

(8) Jeżeli przedmioty w §. 50 A, l. 4 i w załączce B wymienione oddano do przewozu pod fałszywą lub niedokładną deklaracją, lub jeżeli przy oddaniu nie dopełniono przepisów ostrożności w załączce B podanych, dodatek do przewoźnego wynosi 6 zł. w. a. od każdego kilograma brutto całej posyłki.

(9) We wszystkich innych przypadkach za fałszywe podanie, co posyłka zawiera, dopłaca się do przewoźnego dodatek ustanowiony w taryfach.

(10) Jeżeli posyłający, ładując wagon, przekroczył wagę jego ładowności o więcej niż 5 od sta, całkowity dodatek do przewoźnego wynosi dziesięć razy tyle co różnica przewoźnego.

§. 54.

Zawarcie umowy o przewóz.

(1) Umowa o przewóz jest zawarta od chwili, gdy stacya przyjmująca odebrała do przewiezienia towar razem z listem przewozowym. Biuro ekspedycji potwierdza przyjęcie wyciśnięciem na liście przewozowym pieczęci swojej, podającej datę przyjęcia.

(2) Pieczęć wycisnąć należy niezwłocznie po zupełnem przystawieniu towaru zapisanego w tym samym liście przewozowym, a na żądanie posyłającego w jego obecności.

(3) List przewozowy opatrzony pieczęcią jest dowodem zawarcia umowy o przewóz.

(4) Co się jednak tyczy towarów, które stosownie do przepisów taryfowych lub szczególnej umowy ładuje posyłający, szczegóły listu przewozowego tyczące się bądź wagi, bądź ilości sztuk, nie stanowią dowodu przeciw kolei żelaznej, jeżeli kolej żelazna nie sprawdziła wagi lub ilości sztuk i tego sprawdzenia nie potwierdziła w liście przewozowym.

(5) Kolej żelazna obowiązana jest potwierdzić na żądanie posyłającego, odbiór towaru i datę przyjęcia do przewozu na duplikacie listu przewozowego, który posyłający powinien oddać jej razem z listem przewozowym, a który powinien mieć napis wyrażający, że jest duplikatem. Żądanie wystawienia duplikatu zanotować ma posyłający w liście przewozowym. Kolej żelazna winna wyciśnięciem pieczęci potwierdzić, że żądaniu temu uczyniono zadosyć.

(6) Duplikat niema znaczenia pierwopisu listu przewozowego, ani też ceduły ładunkowej.

(7) Gdy posyłający oddaje towary, nie będące posyłkami całowagonowymi, można zamiast duplikatu wystawić rewers odbiorczy, który powinien być opatrzony napisem wyrażającym, że jest takim rewersem, ma zaś takie samo znaczenie prawne, jak duplikat.

(8) Na życzenie posyłającego, można odbiór towaru potwierdzić także w innej formie, a mianowicie przez wpisanie do księgi kwitowej itp. Potwierdzenie takie niema jednak znaczenia duplikatu listu przewozowego, ani też rewersu odbiorczego.

§. 55.

Tymczasowe złożenie towaru.

(1) Kolej żelazna jest tylko o tyle obowiązana przyjąć towary do przewiezienia, o ile mogą być przewiezione niezwłocznie.

(2) Kolej żelazna jest jednak obowiązana towary dostawione, które nie mogą być niezwłocznie przewiezione, wziąć o ile miejsce pozwoli w tymczasowe zachowanie za potwierdzeniem odbioru i z zastrzeżeniem, że dopiero wtedy będą przyjęte do przewiezienia i ekspedycya dopiero wtedy wycisnie swoją pieczęć na liście przewozowym (§. 54, ustęp 1), gdy przewiezienie będzie możebne. Posyłający winien w liście przewozowym napisać, że się zgadza, żeby tak postąpiono. W przypadku tym kolej żelazna jest aż do zawarcia umowy o przewóz odpowiedzialna, jako zachowawca.

(3) Za zezwoleniem Władzy nadzorczej kolej żelazna ma prawo, przyjmując do przewiezienia towary całowagonowe, których wywiezienie natychmiastowe jest niemożebne, umówić się z posyłającym, że dla tej posyłki termin dostawy będzie się liczył od dnia, w którym zostanie rzeczywiście wysłana. Posyłający winien w liście przewozowym oświadczyć, że się na to zgadza i deklaracją tę powtórzyć w duplikacie listu przewozowego. Kolej żelazna obowiązana jest wyciśnięciem osobnej pieczęci uwidocznnić w liście przewozowym chwilę wysłania i o chwili tej niezwłocznie uwiadomić posyłającego.

§. 56.

Oddanie towaru i przewóz.

(1) Towar powinien być odstawiony w godzinach służbowych, które kolej ustanowi i jeżeli naładowanie go należy według taryfy do posyłającego, powinien być w tych godzinach naładowany. Jeżeli posyłka, którą oddaje się za tym samym listem przewozowym, odstawiana jest częściowo, a posyłający opóźni się z odstawą o więcej niż 24 godziny, kolej żelazna ma prawo powziąć składowe w taryfie ustanowione. Toż samo ma miejsce w takim przypadku, gdy list przewozowy, za którym towary oddano, jest niezupełny lub niedokładny i nie zostanie sprostowany w przeciągu 24 godzin od uczynienia zarzutu. Co się tyczy dowozu towarów przez przedsiębiorców dowozowych kolei żelaznej obacz §. 68.

(2) Towar przewozi się jako posyłkę pośpieszną lub jako zwyczajną, stosownie do postanowienia, wyrażonego w liście przewozowym.

(3) W niedziele i święta posyłek zwyczajnych ani się nie przyjmuje, ani w miejscu przeznaczenia nie wydaje odbiorcy. Posyłki pośpieszne przyjmuje się i wydaje w niedziele i święta, ale tylko w porach dnia raz na zawsze ustanowionych i podanych w afiszu wywieszonym w lokalach ekspedycji i ogłoszonych w dzienniku miejsowym.

(4) Transport przewozu odbywa się w tym porządku, w jakim były przyjęte do przewozu, o ile stosunki ruchu kolei lub względy publiczne nie nakazują uczynienia wyjątku od tego pravidła. Wszelkie uchybienia przeciw postanowieniom paragrafu niniejszego, uprawniają do żądania wynagrodzenia szkody ztąd powstałej.

(5) Koleje żelazne obowiązane są zaprowadzić urządzenia, za pomocą których można by stwierdzić porządek następstwa w ekspedycji towarów.

(6) Prosząc o przygotowanie wozów do takich towarów, które posyłający ma sam ładować, trzeba oznaczyć dzień, towary zaś przystawić i naładować w terminie, który kolej żelazna oznaczy. Termin ten podać należy na afiszu wywieszonym w lokalach ekspedycji i ogłosić w dzienniku miejscowym.

(7) Jeżeli towar nie będzie odstawiony i naładowany w tym terminie, posyłający winien po upływie onegoż zapłacić wozowe. Zamawiając wóz, złożyć należy na żądanie kaucyą, pokrywającą kwotę za uchybienie terminu. Kolej ma nadto prawo wyładować wóz na koszt zamawiającego i towar wziąć do magazynu na jego niebezpieczeństwo i koszt. Jeżeli kolej wozów przyrzeczonych nie dostawi w czasie właściwym, zapłacić ma zamawiającemu wynagrodzenie odpowiednie kwocie wozowego.

§. 57.

Przewóz wozami krytymi lub odkrytymi.

(1) O ile postanowienia Regulaminu ruchu, albo przepisy cłowe, podatkowe i policyjne lub przynależące okoliczności ruchu temu się nie sprzeciwiają, posyłający ma prawo wyrazić w dopisku na liście przewozowym żądanie:

1. żeby towary, które według taryfy odkrytymi wozami przewożone bywają, zostały przewiezione krytymi wozami.

2. żeby te towary, które według taryfy krytymi wozami przewożone bywają, zostały przewiezione odkrytymi wozami.

(2) W pierwszym przypadku kolej żelazna może powziąć dodatek do przewożnego w taryfie ustanowiony.

(3) Taryfa przepisuje, czy i pod jakimi warunkami można posyłającemu pożyczyć za wynagrodzeniem opon do wozów odkrytych, jeżeli w liście przewozowym napisze, że tego żąda.

§. 58.

Opakowanie i sygnowanie towaru.

(1) Gdy rodzaj towaru wymaga opakowania celem zabezpieczenia towaru od straty lub uszko-

dzenia w ciągu przewozu, postaranie się o takowe jest rzeczą posyłającego.

(2) Jeżeli posyłający nie dopełni tego obowiązku, kolej żelazna, o ile nie odmówi przyjęcia towaru, ma prawo żądać, żeby posyłający osobnym dopiskiem w liście przewozowym przyznał, że opakowania wcale niema lub jest wadliwe i żeby nadto wystawił stacyi przyjmującej osobną deklaracją podług przepisanego wzoru (załączka E). Biuro ekspedycji powinno mieć blankiety do tego na podreżcu.

(3) Posyłający jest odpowiedzialny za następstwa wadliwego opakowania tak wtedy, gdy wady zostały stwierdzone, jak i wtedy, gdy nie były dostrzeżone i on ponosi wszelkie szkody z tego wynikające a według okoliczności, wynagrodzić je ma kolei żelaznej. Jeżeli deklaracja nie była wystawiona, posyłający wtedy tylko jest odpowiedzialny za widoczne wady opakowania, jeżeli jest winny oszukaństwa.

(4) Towary w oddzielnych opakowaniach sygnować należy zewnątrz w sposób trwały, wyraźny i zapobiegający zamianie, ściśle podług tego, co jest podane w liście przewozowym.

(5) Kolej żelazna ma prawo żądać, żeby posyłający opatrzył trwale towary w oddzielnych opakowaniach napisami podającymi nazwę stacyi przeznaczenia, o ile natura tych towarów pozwala uczynić to bez szczególnych trudności.

§. 59.

Przepisy cłowe, podatkowe, policyjne i statystyczne.

(1) Posyłający obowiązany jest dołączyć do listu przewozowego papiery, potrzebne do dopełnienia formalności cłowych, podatkowych lub policyjnych przed wydaniem towaru, odbiorecy. O ile wina nie ciąży na kolei żelaznej, posyłający jest odpowiedzialny za wszelką szkodę, która mogłaby wyniknąć z braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych papierów.

(2) Kolej żelazna nie jest obowiązana badać, czy papiery te są dokładne i dostateczne.

(3) Formalności cłowe, podatkowe i policyjne dopełniane będą, dopóki towar jest w drodze, przez kolej żelazną. Wolno jej pod własną odpowiedzialnością poruczyć dopełnienie tego spedytorowi, lub wziąć dopełnienie na siebie za opłatą należyci w taryfie ustanowionej. W obu przypadkach kolej żelazna spełnia obowiązki spedytora.

(4) Jeżeliby posyłający zaproponował taki sposób ekspedycji, jaki w danym przypadku jest niedopuszczalny, kolej żelazna zarządzić ma takie wy-

ekspedycyowanie, jakie uzna za najkorzystniejsze dla posyłającego. O zarządzeniu tem należy posyłającego uwiadomić.

(5) Mający prawo rozrządzania towarem, lub jego pełnomocnik w liście przewozowym wymieniony może być obecny czynnościom cłowym dla udzielenia wszelkich potrzebnych objaśnień co do odniesienia towaru do taryfy cłowej i dla czynienia swoich uwag. Upoważnienie to, służące rozrządzającemu towarem, nie uzasadnia ani prawa wzięcia towaru w posiadanie, ani prawa wykonania czynności cłowej.

(6) Za przybyciem towaru do miejsca przeznaczenia, odbiorca ma prawo dopełnienia formalności cłowych i podatkowych, o ile w liście przewozowym co innego nie jest postanowione.

(7) O ile do posyłki mają być dołączane papiery statystyczne, stanowią o tem odnośne ustawy i rozporządzenia.

§. 60.

Obliczenie przewoźnego.

(1) Zasady obliczania przewoźnego podać należy w taryfie (§. 7).

(2) Oprócz przewoźnego w taryfie podanego i należności za szczególne czynności w taryfie przewidziane, pobierane będą tylko wydatki w gotówce a mianowicie na cła wywozowe, przywozowe i przewozowe, koszta podwiezienia w taryfie nie wymienione, wydatki na reparacye, które z powodu wewnętrznej lub zewnętrznej jakości towarów będą potrzebne dla ich ocalenia. Wydatki te powinny być należycie stwierdzone i wyluszczone w liście przewozowym z dołączeniem dowodów.

(3) Jeżeli która z kolei żelaznych sama zabiera towary od posyłającego z jego domu lub z okrętów, albo odsyła takowe do domu odbiorcy, lub w jakie inne miejsce, n. p. do pakowni, do magazynów, do miejsc rewizyi, na okręty itp. opłacić jej trzeba za to należności podane w taryfie lub w afiszu wywieszonym w miejscu ekspedycyi. Woźnica winien taryfę należności mieć przy sobie i na żądanie pokazać.

§. 61.

Opłata przewoźnego.

(1) Jeżeli przewoźnego nie opłacono przy oddaniu towaru do przewozu, rozumieć się będzie, że zapłacenie onegoż przekazane jest odbiorcy.

(2) Kolej przyjmująca do przewozu może żądać, żeby przewoźne zapłacono z góry, jeżeli towary według jej uznania podlegają szybkiemu zepsuciu, albo mają tak małą wartość, że takowa nie pokrywa dostatecznie przewoźnego.

(3) Jeżeli w razie przewozu za opłatą przewoźnego suma przewoźnego nie może być dokładnie oznaczona przy oddaniu towaru, kolej przyjmująca towar do przewiezienia może żądać złożenia sumy przewoźne w przybliżeniu pokrywającej.

(4) Gdyby taryfa została niewłaściwie zastosowana, tudzież gdyby zaszła omyłka przy obliczeniu przewoźnego i należności dodatkowych, kwota niedopłacona ma być uzupełniona a nadpłacona ma być zwrócona i w tym celu trzeba uprawnionego jak najrychlej uwiadomić. Odnośna reklamacya uwzględniana będzie tylko w tym razie, jeżeli wniesiona została w przeciągu roku od dnia zapłacenia. Postanowienie ustępu 1, §u 90, nie stosuje się w tym przypadku.

§. 62.

Powziętek.

(1) Posyłającemu wolno obciążyć towar powziętkiem aż do sumy jego wartości. Obciążenie powziętkiem towarów, co do których kolej żelazna upoważniona jest (§. 61, ustęp 2) żądać opłaty przewoźnego z góry, może być odmówione.

(2) Od posyłek obciążonych powziętkiem pobierana będzie prowizya w taryfie ustanowiona. Kolej może liczyć prowizyą także od wydatków poniesionych w gotówce. Wolnemi od prowizyi są pobierane przez koleje żelazne przewoźne, należności poboczne taryfowe, jakoto: od listu przewozowego, od wagi, od sygnowania, ładowania, od żurawi, od ekspedycyi celniczey itp., tudzież opłata statystyczna od obrotu towarowego, wydatki na portoryum i należność przedsiębiorców przewozu wozami ustanowionych przez zarząd kolejowy.

(3) Jako dowód, że na towarach ciąży powziętek, służy zwyczajnie stęplowany list przewozowy, duplikat listu przewozowego lub inne dozwolone poświadczenie oddania towarów. Wydawane też będą na żądanie osobne rewery powziętkowe, i to bezpłatnie.

(4) Jak tylko odbiorca zapłaci kwotę powziętku, kolej żelazna obowiązana jest uwiadomić o tem posyłającego i wypłacić mu powziętek. Toż samo ma miejsce co do wydatków poniesionych przed oddaniem towaru do przewozu. Jeżeli taryfa zawiera postanowienie, że powziętek wypłacony będzie dopiero po upływie pewnego terminu, odpada potrzeba osobnego uwiadomiania.

(5) Jeżeli towar wydano odbiorcy bez ściągnięcia powziętku, kolej żelazna jest odpowiedzialna za szkodę aż do sumy powziętku i ma ją posyłającemu niezwłocznie wynagrodzić z zastrzeżeniem regresu do odbiorcy.

(6) Zaliczki w gotówce mogą być udzielone, jeżeli zdaniem urzędnika ekspedycyjnego wartość towaru pokrywa je dostatecznie.

§. 63.

Termin dostawy.

(1) Terminy dostawy ogłosić należy taryfami i takowe nie powinny przekraczać następujących okresów ustanowionych jako najdłuższe:

a) Dla posyłek pospiesznych:

1. termin do wyeksperyowania . . . 1 dzień
2. termin do przewiezienia:
na każde choćby tylko zaczęte 300
kilometrów 1 dzień

b) Dla posyłek zwyczajnych:

1. termin do wyeksperyowania . . . 2 dni
2. termin do przewiezienia:
na odległość aż do 100 kilome-
trów 1 dzień
dla większych odległości na każde
choćby tylko zaczęte następane
200 kilometrów 1 dzień

(2) Gdy przewóz przechodzi z obrębu jednego zarządu w obręb zarządu drugiej kolei, która się z tąmą łączy, obliczają się terminy przewozu biorąc całkowitą odległość pomiędzy stacją przyjmującą a stacją przeznaczenia, terminy zaś do wyeksperyowania, liczą się tylko raz bez względu na ilość zarządów kolejowych, przez których obręby posyłka przechodzi.

(3) Zarządy kolejowe mogą terminy za zezwoleniem Władzy nadzorczej przedłużyć w następujących przypadkach:

1. Dla takich towarów, które kolej objęła do przewozu z miejsc i do miejsc leżących opodal kolei.

2. W niezwykłych stosunkach ruchu, można ustanowić wyjątkowe przedłużenia terminów z zastrzeżeniem zezwolenia Władzy nadzorczej.

3. Dla kolei podrzędnego znaczenia, jakoteż gdy ruch przechodzi na koleje, których tory mają inną szerokość.

4. Gdy towar ma być wieziony przez rzekę na której niema mostu, albo koleją łączącą dwie koleje w przewozie współdziałające.

5. Oprócz tego do przejścia z jednej kolei na drugą, a nawet do przejścia z pewnej linii na inną

linią tej samej kolei może być dozwolone przedłużenie terminu do ekspedycji najwięcej o 6 godzin dla posyłek pospiesznych a najwięcej o 12 godzin dla posyłek zwyczajnych do każdego przejścia.

Przedłużenia terminów trzeba należycie ogłosić. Ogłoszenie powinno wyrażać, czy i która Władza dała pozwolenie lub czy takowe jest zastrzeżone. W tym ostatnim przypadku pozwolenie później udzielone podać należy do wiadomości w przeciągu dni 8 osobnem obwieszczeniem. Ustanowienie terminów przedłużonych jest bezprzedmiotowe, jeżeli Władza nadzorcza później pozwolenia odmówiła, lub jeżeli udzielone pozwolenie nie zostało w czasie właściwym ogłoszone.

(4) Termin dostawy zaczyna się liczyć, wyjąwszy przypadek §. 55, ustęp 3, od północy, która nastąpi po przyjęciu towaru razem z listem przewozowym, jest zaś dotrzymany, gdy w ciągu tegoż towar będzie odstawiony do domu lub do handlu bądź odbiorcy, bądź osoby do której ważnie odstawić można, lub, jeżeli się nie zobowiązano odstawić w taki sposób, albo też, jeżeli wyraźnie było zastrzeżone (§. 68, ustęp 5), żeby tak nie odstawiano, wtedy, gdy w ciągu rzeczzonego terminu oddano na pocztę awizo do odbiorcy, uwiadamiające go o nadejściu, lub wtedy, gdy mu uwiadomienie inną drogą rzeczywiście doręczono.

(5) Dla towarów, które miano zostawić na dworcu i dla towarów, których odbiorca zastrzegł sobie piśmiennie, żeby go nie uwiadomiono o nadejściu, termin dostawienia jest dotrzymany, gdy towar w tymże terminie znajduje się na stacyi przeznaczenia przygotowany do odebrania.

(6) Bieg terminów dostawy wstrzymuje się przez czas ekspedycji cłowej, podatkowej lub policyjnej, jakoteż przez czas przerwy ruchu, która nie z winy kolei nastąpiła a dla której chwilowo nie można towaru wywieść lub dalej wieść.

(7) Jeżeli dniem następującym po oddaniu towaru do przewozu jest niedziela lub święto, termin dostawy dla posyłki zwyczajnej zaczyna się liczyć dopiero w 24 godziny później.

(8) Jeżeli ostatnim dniem terminu dostawy jest niedziela lub święto, termin ten upływa dla posyłek zwyczajnych dopiero w dniu następnym.

(9) Jeżeli posyłka zwyczajna, dla której termin dostawy upływa w sobotę o północy, nadejście tegoż dnia po 6 godzinie wieczorem, termin dostawy upływa dopiero następującej niedzieli o północy.

(10) Za osobnem zezwoleniem Władzy nadzorczej wolno ogłosić taryfy wyjątkowe do cen niższych i przedłużonych terminów dostawy.

§. 64.

Prawo posyłającego rozrządzania towarem.

(1) Prawo zarządzania, żeby towar został zwrócony na stacyą z której został wywieziony, żeby go w drodze zatrzymano, lub żeby go wydano bądź w miejscu przeznaczenia, bądź w stacyi pośredniej nie temu odbiorcy, który w liście przewozowym jest wymieniony, lecz innej osobie, służy tylko temu, kto go wysłał.

(2) Prawo to służy jednak posyłającemu w razie wystawienia duplikatu listu przewozowego lub rewersu odbiorczego (§. 54, ustęp 5 i 7) tylko o tyle, o ile tenże może okazać duplikat listu przewozowego lub rewers odbiorczy. Jeżeli kolej żelazna zastosuje się do takich zarządzeń posyłającego nie zażądawszy okazania rzeczonych dokumentu, jest za szkodę ztąd wynikłą odpowiedzialna w obec odbiorcy, któremu posyłający wydał ten dokument.

(3) Kolej żelazna nie jest obowiązana wykonać zarządzeń posyłającego, jeżeli nie są dane za pośrednictwem stacyi, z której towar został wysłany.

(4) Prawo posyłającego rozrządzania towarem, chociażby posiadał duplikat listu przewozowego lub rewers odbiorczy, ustaje, jeżeli po nadejściu towaru do miejsca przeznaczenia list przewozowy oddano odbiorcy, lub jeżeli zażalenie odbiorcy, uczynione w myśl artykułu 66 zostało kolei doręczone. Począwszy od tej chwili kolej żelazna stosować się ma tylko do poleceń odbiorcy i jemu jest za towar odpowiedzialna.

(5) Kolej żelazna wtedy tylko może odmówić wykonania poleceń w ustępie 1 przewidzianych, wykonanie spóźnić lub co innego uczynić, gdy wykonanie poleceń grozi wywołaniem zamętu w regularnej służbie przewozowej.

(6) Polecenia w ustępie 1 paragrafu niniejszego wzmiankowane, powinny być dane w formie deklaracji, którą posyłający ma wystawić na formularzu zawartym w załączce F i podpisać. Deklaracją powtórzyć należy w duplikacie listu przewozowego lub w rewersie odbiorczym, jeżeli dokument taki był wydany i dokument ten ma być jednocześnie okazany kolei żelaznej, która następnie zwraca go posyłającemu.

(7) Wszelkie zarządzenie, które posyłający wyda w innej formie, jest nieważne.

(8) Kolej żelazna ma prawo żądać zwrotu kosztów wynikłych z wykonania poleceń w ustępie 1 wzmiankowanych, wyjąwszy, gdyby polecenia takie były powstały z jej winy. Koszta te (kara za zawód) powinny być raz na zawsze ustanowione w taryfie.

(9) Polecenia posyłającego, tyczące się późniejszego nałożenia, podwyższenia, zmniejszenia lub cofnięcia powziątku, jakoteż późniejszego frankowania, mogą być według uznania kolei uwzględnione pod warunkiem zanotowania poleceń w duplikacie listu przewozowego (rewersie odbiorczym), jeżeli był wystawiony.

§. 65.

Przeszkody przewozu.

(1) Jeżeli z powodu siły większej lub szczególnego przypadku nie można było towaru wysłać lub wypadło zatrzymać go w drodze, w takim razie — o ile nie zachodzi przypadek ustępu 3 niniejszego paragrafu — kolej żelazna zażądać ma od posyłającego nowych poleceń.

(2) Posyłający może zrzucić się z umowy, wien jednak zwrócić kolei, o ile na niej wina nie ciąży, koszta przygotowania przewozu i wyładowania, tudzież przewożne stosunkowe za tę część drogi, którą towar już przebył, a to w kwotach, które ustanowione będą w taryfach.

(3) Jeżeli towar można wieść dalej inną drogą, w takim razie z zastrzeżeniem postanowień Władzy nadzorczej wydanych ze względów na obrót ogólny, zostawia się kolei rozstrzygnięcie, co jest dla posyłającego korzystniejsze, czy przewiezienie towaru tą inną drogą aż do miejsca przeznaczenia, czyli też zatrzymanie go i zażądanie innego polecenia od posyłającego.

(4) Jeżeli wystawiono duplikat listu przewozowego lub rewers odbiorczy a posyłający nie posiada tych dokumentów, nie wolno mu poleceniami, które da w przypadkach w paragrafie niniejszym przewidzianych, zmienić ani odbiorcy ani miejsca przeznaczenia.

§. 66.

Wydanie towaru.

(1) Kolej żelazna jest obowiązana wydać odbiorcy w miejscu przeznaczenia list przewozowy i towar za wypłatą sumy należitości w liście przewozowym wyszczególnionych i za potwierdzeniem odbioru (§. 68, ustęp 7).

(2) Gdy towar nadejdzie do miejsca przeznaczenia, odbiorca działający bądź we własnym interesie, bądź na rzecz innej osoby, dopełniwszy zobowiązań, które umowa na niego wkłada, mocen jest dochodzić we własnym imieniu na kolei żelaznej praw z umowy o przewóz wynikających. Mianowicie ma prawo żądać od kolei żelaznej wydania listu

przewozowego i towaru. Prawo to gaśnie, jeżeli posyłający dał kolei odmienne polecenie na zasadzie §u 64.

(3) Za miejsce dostawy uważa się stacją przeznaczoną, którą posyłający podał.

(4) Ostatnia z przewożących kolei żelaznych obowiązana jest ściągnąć przy odstawieniu wszystkie należności na umowie o przewóz oparte, mianowicie zaś przewoźne i opłaty dodatkowe, cła i wszelkie wydatki jakich przewóz wymagał, powziętki i zgoła wszelkie sumy jakoby na towarze ciążyły, zarówno na własny rachunek, jak i na rzecz innych kolei żelaznych i wszelkich stron interesowanych; ma ona na towarze prawa wierzyciela zastawu ruchomego co do wszystkich tych należności. Te prawa zastawu istnieją dopóty, dopóki towar pozostaje w zachowaniu na kolei lub u tego, który go w jej imieniu dzierży.

§. 67.

Przyjęcie towaru przez odbiorcę.

Przyjęcie towaru i listu przewozowego wkłada na odbiorcę obowiązek zapłacenia kolei żelaznej sumy należności w liście przewozowym wyszczególnionych. (Porówn. jednak §. 61, ustęp 4.)

§. 68.

Postępowanie przy odstawianiu towaru.

(1) Stosownie do przepisów kolejowych trzeba albo towar odstawić odbiorcy do mieszkania, albo pisemnie uwiadomić odbiorcę o nadejściu towaru. Uwiadomienie to przesłać należy odbiorcy na jego koszt najpóźniej po nadejściu i przygotowaniu towaru posłańcem, pocztą lub jakkolwiek inną okazyją z wezwaniem, żeby towar odebrał w terminie, który w taryfie jest ustanowiony i który w uwiadomieniu podać należy. Jeżeli odbiorca zastrzegł sobie, żeby go nie uwiadomiono tudzież, jeżeli towar był przeznaczony do zostawienia na kolei, nie posyła się uwiadomienia. Za wygotowanie uwiadomienia nie wolno liczyć żadnej należności.

(2) O nadejściu posyłki pośpiesznej uwiadomić należy w przeciągu dwóch godzin, o ile okoliczności nadzwyczajne nie zmuszają do przedłużenia tego terminu, odstawę zaś do mieszkania odbiorcy należy wykonać w przeciągu sześciu godzin. Bieg tych terminów ustaje w niedziele i święta od godziny 12 w południe, w dniach powszednich od godziny 6 wieczorem aż do rozpoczęcia się godzin służbowych w dniu następnym. Przepis ten nie narusza postanowień dotyczących się terminu dostawy (§. 63).

(3) Kolej żelazna, o ile uzna to za stosowne, może ustanowić przedsiębiorców furmanów do przy-

wożenia i odwożenia towarów w obrębie miejsca stacyjnego lub z miejsc i do miejsc opodal leżących, a nadto można w tych ostatnich miejscach urządzić przyskładki towarowe. Przedsiębiorcy furmani uważani będą za służbę kolejową w duchu §u 9 Regulaminu ruchu. (Porów. §. 60, ustęp 3.)

(4) Jeżeli dla towarów, których miejsce przeznaczenia nie leży nad koleją żelazną lub nie jest stacją do obrotu towarowego urządzoną, zarząd kolejowy nie uorganizował dalszego przewozu, kolej żelazna winna w takim razie, gdyby posyłający lub odbiorca nie wydał żadnego polecenia co do dalszego przewozu, albo uwiadomić odbiorcę w myśl postanowień powyższych albo posłać towary do miejsca przeznaczenia bądź przez spedytora, bądź przez inną okazyją na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego.

(5) Ci odbiorcy, którzy chcą towary swoje zabrać sami, lub do ich przewiezienia użyć innych przedsiębiorców furmanów, nie tych którzy są przez zarząd kolei ustanowieni, winni poprzednio ekspedycją towarów pisemnie o tem zawiadomić i to wcześniej, w każdym zaś razie przed nadejściem towarów i na żądanie ekspedycji towarów przydać wiarogodną legalizacją swego podpisu. Dla dobra powszechnego może kolej żelazna za zezwoleniem Władzy nadzorczej ograniczyć lub całkiem znieść służące odbiorcom prawo zabierania swoich towarów lub używania innych przedsiębiorców furmanów nie tych, którzy przez zarząd kolei są ustanowieni do ich odwiezienia.

(6) Nie można samemu zabierać tych towarów, które na zasadzie przepisów cłowych lub podatkowych lub też z innych przyczyn powinny być odwiezione bądź do pakowni, bądź do składów administracji cłowej lub podatkowej.

(7) Towar wydaje się za opłatą przewoźnego i wszelkich innych należności, które na nim ciąży, tudzież za wystawieniem poświadczenia odbioru. Poświadczenie to ograniczać się ma do prostego przyznania odbioru; innych potwierdzeń, mianowicie, że oddano bez zarzutu i w czasie właściwym nie wolno wymagać. Towary, których kolej niema do mieszkania dowozić, oddane będą odbiorcy do rozrządzenia za okazaniem listu przewozowego przez kolej żelazną pokwitowanego a mianowicie towary, które odbiorca ma wyładować w miejscach do wyładowania przeznaczonych, inne zaś towary w lokalach ekspedycji (w składach).

(8) Odbiorca ma prawo domagać się, żeby towary, które mają być mu wydane zostały w jego obecności na dworcu odważone. Kolej winna temu żądaniu uczynić zadosyć, jeżeli idzie o towary w pakach, zawsze, jeżeli o posyłki całowagonowe o tyle, o ile na dworcu znajdują się przyrządy do odwa-

zenia. Jeżeli kolejowemi wagami nie można pośleć całowagonowych w dworcu kolei zważyć, wolno odbiorcy kazać je zważyć tam, gdzie najbliższej znajdują się takie wagi, w obecności pełnomocnika kolei żelaznej. Jeżeli po przeważeniu okaże się, że niema w wadze ubytku, za który kolej mogłaby być odpowiedzialną, koszta odważenia lub opłaty taryfowe za to przypadające, tudzież wynagrodzenie dla pełnomocnika, jeżeli był wydelegowany, płaci odbiorca. Natomiast jeżeli zostanie stwierdzony ubytek w wadze, za który kolej jest odpowiedzialną, a jeszcze nie jest przyznany, koszta przeważenia zwraca kolej odbiorcy.

§. 69.

Terminy do odebrania towarów z dworca.

(1) Towary, które według taryfy kolej ma wyładować, należy odebrać w przepisanych godzinach służbowych, w przeciągu czasu w taryfie oznaczonego, w którym są wolne od składowego, a który wynosić ma nie mniej jak 24 godziny od wysłania a względnie otrzymania (porównaj §. 68, ustęp 1, w związku z §. 63, ustęp 4) uwiadomienia.

(2) Terminy, w których odbiorca, mający towary wyładować, obowiązany jest takowe wyładować i zabrać, ustanowione będą osobnymi przepisami każdego zarządu i o ile takowe wydane będą dla całego obszaru tego zarządu, podane być mają do wiadomości publicznej przez zamieszczenie ich w taryfie, w przeciwnym razie przez wywieszenie ogłoszeń na każdej stacyi, w lokalach ekspedycji i przez wydrukowanie w dzienniku miejscowym. Jeżeli uwiadomienie o nadejściu towaru posyła się pocztą, terminy te zaczynają się liczyć najwcześniej w trzy godziny od oddania uwiadomienia na pocztę.

(3) Dla towarów przeznaczonych do zostawienia na kolei, jakoteż dla towarów, których odbiorcy zastrzegli sobie pisemnie, żeby im uwiadomien nie posyłano, terminy w ustępie 1 i 2 wzmiankowane zaczynają się liczyć od nadejścia towaru.

(4) Niedziel i świąt nie bierze się w rachubę. Bieg terminów do wyładowania (ustęp 2), ustaje na czas ekspedycji cłowej lub podatkowej, o ile jej nie opóźni posyłający lub odbiorca. Ci ostatni winni czas ekspedycji wykazać.

(5) Kto nie odbierze towaru w terminach, w paragrafie niniejszym wzmiankowanych, opłacać ma składowe lub wozowe ustanowione w taryfach. Nadto kolej żelazna ma prawo te towary, które we-

dług taryfy powinien był wyładować odbiorca, na jego koszt i niebezpieczeństwo wyładować.

(6) Natomiast, jeżeliby towar, o którego nadejściu odbiorcę uwiadomiono, nie znajdował się jeszcze w dworcu kolei przygotowany do odebrania najpóźniej w ciągu godziny po przybyciu odbiorcy, kolej żelazna obowiązana jest zwrócić udowodnione koszta nieuskruteczniłonego w swoim czasie odbioru.

(7) Gdyby wielkie nagromadzenie się towarów tamowało ruch regularny, kolej żelazna ma prawo podwyższyć składowe i wozowe, a jeśliby i to nie skutkowało, może skrócić terminy do ładowania i skrócić okres wolnego składu, dopóki trwa nagromadzenie towarów, a wszystko to z zachowaniem przepisów §. 63go, ustęp 3, l. 2 dotyczących się przedłużenia terminów dostawy.

§. 70.

Przeszkody odstawienia.

(1) Gdy dla jakiejś przeszkody nie można towaru odstawić, stacya odbiorcza winna niezwłocznie za pośrednictwem stacyi, z której towar był wysłany, uwiadomić posyłającego o przyczynie przeszkody. W żadnym razie nie wolno odesłać towaru napowrót, dopóki posyłający nie zgodzi się na to wyraźnie. Tyczy się to mianowicie towarów, których strony nie chcą przyjąć lub odebrać, towarów spóźnionych i tych, których w ogóle nie można wydać.

(2) Towary takie winna kolej żelazna na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego wziąć na skład i mieć o nie pieczę jak porządny kupiec. Ma jednak także prawo towary takie z zabezpieczeniem powiązanku kosztów i wydatków, które na nich ciężą, oddać do publicznego domu składowego lub do spedytora, na rachunek i niebezpieczeństwo tego, którego to obchodzi, o czem posyłającego uwiadomić należy niezwłocznie.

(3) Kolej żelazna ma nadto prawo sprzedawać jak najkorzystniej bez dalszych formalności:

a) Towary w pierwszym ustępie wzmiankowane, jeżeli podlegają szybkiemu zepsuciu, albo jeżeli z przyczyny stosunków miejscowych nie mogą być ani wzięte na skład, ani oddane spedytorowi zaraz,

b) towary, których ani odbiorca nie zabierze, ani posyłający nie odbierze, nie wcześniej jak w cztery tygodnie po upływie okresu wolnego składu, jeżeli zaś wartość ich, przez dłuższe leżenie w składzie lub przez koszta z tego wynikłe, zmniejszyłaby się nadmiernie, nawet wcześniej,

o zamierzonej sprzedaży należy uwiadomić posyłającego, o ile to jest możebne, i sumę za towar sprzedany otrzymaną, po strąceniu kosztów, zostawić do jego rozrządzenia.

§. 71.

Stwierdzenie przez kolej zginięcia i uszkodzenia towaru.

(1) We wszystkich przypadkach zginięcia, ubytku i uszkodzenia towaru, zarządy kolei żelaznych obowiązane są zarządzić niezwłocznie ściśle poszukiwania, stwierdzić piśmiennie ich wynik i o takowym uwiadomić interesowanych na ich żądanie.

(2) Mianowicie, jeżeli kolej żelazna odkryje lub podejrzywa ubytek częściowy lub uszkodzenie towaru albo, jeżeli uprawniony do rozrządzania towarem, utrzymuje, że się to stało, kolej żelazna winna niezwłocznie stwierdzić protokolarnie stan towaru, kwotę szkody, tudzież ile możności przyczynę ubytku częściowego lub uszkodzenia i czas, kiedy to nastąpiło. Gdy towar całkiem zginie, należy również stwierdzić to protokolarnie.

(3) Stwierdzenie ubytku i uszkodzenia powinno odbywać się w obecności świadków bezstronnych albo, o ile okoliczności przypadku tego wymagają, w obecności biegłych, a także o ile to jest możebne, w obecności rozrządzającego towarem.

§. 72.

Stwierdzenie sądowe przeszkód odstawy, zginięcia i uszkodzenia.

Każdemu interesowanemu służy prawo żądania, żeby niezawisłe od postępowania w §§. 70 i 71 przewidzianego, nastąpiło także stwierdzenie sądowe według postanowień kodeksu handlowego.

§. 73.

Uprawnienie do działania. Reklamacje.

(1) Praw wynikających z umowy o przewóz dochodzić może na kolei żelaznej tylko ten, któremu służy prawo rozrządzania towarem.

(2) Jeżeli posyłający nie składa duplikatu listu przewozowego, rewersu odbiorczego lub poświadczenia stacji przyjmującej, że dokumentu takiego nie wystawiono, może praw swoich dochodzić tylko za zezwoleniem odbiorcy.

(3) Roszczenie pozasądowe (reklamacje) podawać należy z poświadczeniem co do wartości towaru i — jeżeli list przewozowy oddano odbiorcy, razem z tymże listem. Koleje żelazne winny roszczenie takie jak najrychlej zbadać, i — jeżeli dobrowolne porozumienie się nie nastąpi, załatwić rezolucją piśmienną.

§. 74.

Odpowiedzialność kilku kolei żelaznych.

(1) Kolej żelazna, która przyjęła towar z listem przewozowym do przewiezienia, jest odpowiedzialna za skuteczenie przewozu także na innych kolejach szlaku transportowego aż do odstawienia.

(2) Każda następną kolej żelazna, obejmując towar z pierwotnym listem przewozowym, przystępuje do umowy o przewóz w myśl listu przewozowego i bierze na siebie zobowiązanie skuteczenia przewozu według listu przewozowego.

(3) Z zastrzeżeniem wzajemnego regresu kolei żelaznych do siebie, skargę opartą na umowie o przewóz podać można tylko przeciw pierwszej kolei, lub przeciw tej, która towar z listem przewozowym odebrała na ostatku, albo przeciw tej, na której linii szkoda nastąpiła. Wybór pomiędzy temi kolejami służy skarżącemu.

(4) Prawo wyboru ustaje z wniesieniem skargi.

§. 75.

Odpowiedzialność za zginięcie i uszkodzenie w ogólności.

(1) Niezawisłe od postanowień zawartych w następujących paragrafach, kolej żelazna jest odpowiedzialna za szkodę, która powstała przez zginięcie, ubytek lub uszkodzenie towaru w czasie od przyjęcia do przewozu aż do odstawienia, o ile nie może udowodnić, że szkoda nastąpiła z winy uprawnionego do rozrządzania towarem lub z przyczyny jego poleceń, o które kolei winić nie można, w skutek naturalnych własności towaru (mianowicie wewnętrznego zepsucia się, ułotnienia się, zwykłego wycieku itp.) lub w skutek siły większej.

(2) Odstawieniu do odbiorcy, równa się odstawienie towaru do lokalu celniczego i rewizyjnego, gdy na stacyą przeznaczenia nedejdzie, jakoteż odstawienie towaru w myśl Regulaminu ruchu do domu składowego lub do spedytora.

§. 76.

Ograniczenie odpowiedzialności ze względu na miejsce przeznaczenia.

(1) Jeżeli jako miejsce odstawienia wymienione jest w liście przewozowym miejsce nie przy kolei żelaznej leżące, odpowiedzialność ciąży na kolei jako przewoźcy tylko aż do ostatniej stacji kolejowej. Co się tyczy dalszego przewozu, wszelkie zobowiązania przechodzą na spedytora.

(2) Atoli jeśli kolej urządziła dalszy przewóz posyłek do takich miejsc opodal leżących (§. 68, Ustęp 3), odpowiedzialność kolei jako przewoźcy za te posyłki rozciąga się na całą drogę.

(3) Jeżeli posyłający wyrazi w liście przewozowym, że towar ma być oddany lub pozostawiony w miejscu leżącym przy kolei żelaznej, natenczas chociażby w liście przewozowym podane było inne miejsce przeznaczenia, kolej przyjmuje posyłkę dla przewiezienia tylko do tego pierwszego miejsca przy kolei leżącego i jest tylko dopóty odpowiedzialna, dopóki do tego miejsca nie odstawi.

§. 77.

Ograniczenie odpowiedzialności ze względu na szczególne niebezpieczeństwa.

(1) Kolej żelazna nie jest odpowiedzialna:

1. Co do towarów, które według postanowień taryfowych lub umowy z posyłającym przewożono odkrytymi wozami,

za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa łączącego się z tym sposobem przewozu.

Przez takie niebezpieczeństwo nie rozumie się większego ubytku na wadze, lub zginięcia całych kawałków.

2. Co do towarów, które chociaż ich własności wymagają opakowania dla zabezpieczenia ich od zginienia, ubytku lub uszkodzenia podczas przewozu, oddane były według deklaracji posyłającego w liście przewozowym napisanej (§. 58) albo nieopakowane albo w niedostatecznym opakowaniu,

za szkodę, która powstała z niebezpieczeństwa jakim grozi brak opakowania lub niedostateczne opakowanie.

3. Co do towarów, których włożenie do wozu i wyładowanie, według postanowień taryfowych lub według osobnej umowy z posyłającym, wykonać ma posyłający lub odbiorca,

za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, jakim zagraża ładowanie i wyładowanie lub wadliwe ładowanie.

4. Co do towarów, które z powodu właściwych sobie naturalnych przymiotów wystawione są na

szczególne niebezpieczeństwo zginienia, ubytku lub uszkodzenia, mianowicie złamania, zardzewienia, wewnętrznego zepsucia, nadzwyczajnego wyciekania, wyschnięcia i wysypiania,

za szkodę z tego niebezpieczeństwa powstałą.

5. Co do zwierząt żywych,

za szkodę, która powstała z niebezpieczeństwa, jakie przewóz takich zwierząt onymże zagraża.

6. Co do tych towarów i co do tych zwierząt, które według postanowień Regulaminu ruchu, taryfy, lub według osobnej umowy z posyłającym mają być posłane z dozorcą,

za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, której zapobiedz ma przeznaczony dozorca.

(3) Jeżeli szkodę, która powstała, mogło stosownie do okoliczności przypadku, spowodzić jedno z tych niebezpieczeństw, które w paragrafie niniejszym są wzmiankowane, domyślać się należy, że istotnie z tego niebezpieczeństwa powstała, dopóki co innego nie będzie dowiedzione.

(3) Uwolnić się od odpowiedzialności nie można na zasadzie niniejszego paragrafu, jeżeli będzie udowodnione, że szkoda powstała z winy kolei żelaznej lub jej służby.

§. 78.

Ograniczenie odpowiedzialności pod względem straty na wadze.

(1) Co do tych towarów, których waga z przyczyny ich przyrodzonych własności zmniejsza się prawidłowo podczas przewozu, kolej żelazna nie jest za stratę na wadze odpowiedzialna aż do następujących stóp normalnych.

(2) Stopa normalna wynosi dwa od sta dla towarów płynnych i wilgotnych, jakoteż dla następujących towarów suchych:

drzewa farbierskie tarte i mielone,

kory,

korzenie,

lukrecya patyczkowa,

tytoń krajany,

tłuszcze,

mydła i oleje twarde,

owoce świeże,

liście tytoniowe świeże,

wetna owcza,

skóry niegarbowane,

blamy,

skóry garbowane,

owoce suszone, i pieczone,

ścięgnię zwierzęce,

rogi i kopyta,

kości (całe i mielone),
ryby suszone,
chmiel,
kity świeże.

(3) Dla wszystkich innych towarów suchych tego rodzaju, który w ustępie 1 jest wzmiankowany, stopa normalna wynosi jeden od sta.

(4) Jeżeli kilka sztuk posłano za jednym listem przewozowym, stopę procentową liczy się dla każdej sztuki osobno, o ile waga każdej sztuki jest w liście przewozowym podana, lub może być inaczej wykazana.

(5) Rzeczony ograniczenie odpowiedzialności nieuwzględni się, o ile będzie dowiedzione, że strata, stosownie do okoliczności przypadku nie powstała w skutek przyrodzonych własności towaru albo, jeżeli przyjęta stopa procentowa nie odpowiada własnościom lub innym okolicznościom przypadku.

(6) Gdy cała poсылka zginie, nie potrąca się straty na wadze.

§. 79.

Dorozumiewanie się zginienia towaru.

Jeżeli towar nie zostanie dostawiony w okresie 30dniowym od upływu terminu dostawienia (§. 63), uprawniony do skarżenia może bez dostarczania innego dowodu uważać towar za zginiony.

§. 80.

Wysokość wynagrodzenia szkody w razie zginienia towaru.

Gdy kolej żelazna na zasadzie postanowień poprzedzających jest obowiązana wynagrodzić całkowitą lub częściową stratę towaru, wynagrodzenie oblicza się na podstawie zwyczajnej ceny handlowej, jeżeli cena handlowa nie da się oznaczyć, wynagrodzenie oblicza się podług wartości pospolitej towaru jaką miał na miejscu, w chwili przyjęcia towaru do przewiezienia. Nadto zwrócić ma kolej cła, przewożne i inne koszty, jeżeli zostały opłacone.

§. 81.

Wysokość wynagrodzenia podług taryf wyjątkowych niższych.

Kolejom żelaznym służy prawo ustanowienia dla publiczności osobnych warunków (taryf wyjątkowych) z oznaczeniem kwoty maksymalnej wynagrodzenia w razie zginienia, ubytku lub uszkodzenia, o ile te taryfy wyjątkowe będą podawały dla całego transportu ceny niższe od zwykłych cen taryfowych każdej kolei żelaznej i o ile taż sama kwota maksy-

malna wynagrodzenia zastosowana być ma na całej linii przewozu.

§. 82.

Znalezienie towaru.

(1) Uprawniony do otrzymania wynagrodzenia, otrzymawszy wynagrodzenie za towar, który zginął, może zastrzedz sobie w kwicie, że gdyby towar znalazł się w przeciągu czterech miesięcy po upływie terminu dostawienia, zarząd kolei uwiadomi go o tem niezwłocznie.

(2) W przypadku tym mający prawo do wynagrodzenia może w przeciągu dni 30 od dnia, w którym został uwiadomiony, żądać, żeby mu towar wydano bez kosztów podług jego wyboru w stacy, z której został wysłany, lub w stacy przeznaczenia, w liście przewozowym wymienionej, za zwrotem wynagrodzenia, które mu dano.

(3) Jeżeli zastrzeżenia w ustępie 1 wzmiankowanego nie uczyniono, lub jeżeli mający prawo do wynagrodzenia, nie objawił w terminie 30dniowym, wzmiankowanym w ustępie drugim, żądania tamże przewidzianego lub nakoniec, jeżeliby towar znalazł się dopiero po upływie czterech miesięcy, kolej żelazna może znalezionym towarem rozrzucić według upodobania.

§. 83.

Wysokość wynagrodzenia w razie uszkodzenia towaru.

W razie uszkodzenia towaru, kolej żelazna zapłacić ma całą kwotę, o którą zmniejszyła się jego wartość. Jeżeli towar był wieszony na podstawie taryfy niższej w myśl §. 81, wynagrodzenie szkody będzie stosunkowo mniejsze.

§. 84.

Deklaracya ile zależy na rychłej dostawie.

(1) Posyłający może ze skutkami prawnymi, przewidzianymi w następujących §§. 85 i 87, deklarować, ile mu zależy na rychłej dostawie. W przypadku tym zapłacić należy dodatek do przewożnego ustanowiony w taryfie.

(2) Sumę, w której deklaruje się, ile zależy na rychłej dostawie, napisać należy w liście przewozowym, w miejscu na to wyznaczonym, głoskami.

(3) Dodatek do przewożnego za deklaracyą, ile zależy na rychłej dostawie, nie może przenosić 5 od tysiąca sumy deklarowanej za każde zaczęte 200 kilometrów.

(4) Najmniejsza kwota dodatku do przewoźnego wynosi 20 centów w. a.

(5) Kwoty przewyższające zaokrąglane będą na 5 centów w. a.

§. 85.

Wysokość wynagrodzenia szkody w razie zginienia lub uszkodzenia, jeżeli było deklarywane, ile zależy na rychłej dostawie.

Jeżeli było deklarywane, ile zależy na rychłej dostawie, to w razie zginienia, ubytku lub uszkodzenia, można uprawnionemu przyznać oprócz wynagrodzenia w §§. 80 i 83 ustanowionego, jeszcze dalsze wynagrodzenie szkody, aż do sumy w deklaracji oznaczonej. Uprawniony ma udowodnić poniesienie i sumę tej szkody.

§. 86.

Odpowiedzialność za uchybienie terminu dostawy.

Kolej jest odpowiedzialna za szkodę, która powstała przez uchybienie terminu dostawy (§. 63), jeżeli nie udowodni, że spóźnienie wynikło z okoliczności, których nie sprowadziła, a odwrócić nie mogła.

§. 87.

Wysokość wynagrodzenia szkody w razie uchybienia terminu dostawy.

Jeżeli na zasadzie paragrafów poprzedzających należy się wynagrodzenie za uchybienie terminu dostawy, można żądać następujących wynagrodzeń.

I. Jeżeli nie było deklarywane, ile zależy na rychłej dostawie:

1. bez udowadniania szkody, gdy spóźnienie przynosi 12 godzin:

Gdy spóźnienie wynosi:
 aż do 1 dnia włącznie $\frac{1}{10}$ przewoźnego,
 " " 2 dni " $\frac{2}{10}$ " "
 " " 3 " " $\frac{3}{10}$ " "
 " " 4 " " $\frac{4}{10}$ " "
 gdy wynosi więcej $\frac{5}{10}$ " "

2. Jeżeli się udowadnia szkodę, można żądać wynagrodzenia aż do sumy całego przewoźnego.

II. Jeżeli było deklarywane ile zależy na rychłej dostawie:

1. Bez udowadniania szkody, gdy spóźnienie przynosi 12 godzin:

Gdy spóźnienie wynosi:
 aż do 1 dnia włącznie $\frac{2}{10}$ przewoźnego,
 " " 2 dni " $\frac{4}{10}$ " "
 " " 3 " " $\frac{6}{10}$ " "
 " " 4 " " $\frac{8}{10}$ " "
 gdy wynosi więcej, całe przewoźne.

2. Jeżeli się udowadnia szkodę, można żądać tyle, ile wynosi szkoda.

W obu przypadkach wynagrodzenie nie może przynosić kwoty przedstawiającej, ile zależy na rychłej dostawie.

§. 88.

Wynagrodzenie szkody w razie podejscia lub grubej niedbałości.

Wynagrodzenia całkowitej szkody można żądać w każdym takim przypadku, gdy przyczyną szkody było podejscie lub wielka niedbałość ze strony kolei.

§. 89.

Uchylenie odpowiedzialności.

Gdy przedmioty, które są całkiem od przewozu wyłączone, lub których przewóz warunkowo tylko jest dozwolony, oddano do przewozu pod fałszywą lub niedokładną deklaracją, albo jeżeli posyłający zaniedbał zastosować środki bezpieczeństwa dla tych przedmiotów przepisane, kolej żelazna jest wolna od odpowiedzialności z umowy o przewóz wynikającej.

§. 90.

Wygaśnięcie roszczeń po zapłaceniu przewoźnego i po odebraniu towaru.

(1) Gdy przewoźne inależytości na towarze ciężące zostaną zapłacone a towar zostanie odebrany, gasną wszelkie roszczenia do kolei żelaznej z tytułu umowy o przewóz.

(2) Wyłączają się jednak:

1. Roszczenia do wynagrodzenia, jeżeli uprawniony może dowieść, że szkoda powstała w skutek podejscia lub wielkiej niedbałości ze strony kolei żelaznej;

2. Roszczenia z powodu spóźnienia, jeżeli reklamacja podana będzie najpóźniej siódmego dnia nie licząc dnia odbioru, do jednej z tych kolei, na których w myśl §. 74 ciąży odpowiedzialność;

3. Roszczenia do wynagrodzenia z powodu takich uszkodzeń, które odbiorca stwierdził stosownie do §. 71go przed odbiorem towaru, lub które według §. 71go powinny być stwierdzone a z winy kolei nie były stwierdzone;

4. Roszczenia do wynagrodzenia z powodu uszkodzeń, nie dających się dostrzedz powierzchownie i dopiero po przyjęciu stwierdzonych, jednak tylko pod następującymi warunkami:

- a) żądanie stwierdzenia powinno być podane w myśl §. 71go do kolei żelaznej lub do właściwego sądu niezwłocznie po odkryciu uszkodzenia, najpóźniej zaś w dni siedm po odebraniu towaru;
- b) uprawniony winien udowodnić, że uszkodzenie nastąpiło w czasie między przyjęciem do przewozu a odstawieniem.

Jeżeli zaś stwierdzenie stanu towaru przez odbiorcę mogło nastąpić na stacyi odbiorczej a kolej żelazna oświadczyła, że gotowa jest tamże to uczynić, nie stosuje się postanowienie l. 4.

(3) Odbiorcy wolno nawet po otrzymaniu listu przewozowego i opłaceniu przewoźnego odmówić przyjęcia towaru, dopóki nie stanie się zadosyć jego żądaniu, żeby uszkodzenie, jeśli mniema, że istnieje, zostało stwierdzone. Zastrzeżenia przy odbiorze towaru są bezskuteczne, jeżeli kolej żelazna nie zgodziła się na ich przyjęcie.

(4) Gdyby z przedmiotów wymienionych w liście przewozowym brakowało niektórych przy odbiorze posyłki, odbiorca może w poświadczeniu odbioru wyłączyć przedmioty nie odstawione, które wymienić powinien szczegółowo.

(5) Wszystkie roszczenia do wynagrodzenia, w artykule niniejszym wzmiankowane, podawać należy piśmiennie.

§. 91.

Przedawnienie.

(1) Roszczenia do wynagrodzenia z powodu zginienia, ubytku, uszkodzenia lub spóźnienia, o ile drogą uznania przez kolej, ugodę lub wyrok sądowy nie są stwierdzone, przedawniają się po roku a w przypadkach §. 90go, Nr. 1 po trzech latach.

(2) Przedawnienie liczy się w przypadkach uszkodzenia lub ubytku od dnia, w którym nastąpiło dołączenie, w przypadkach zginienia jednej posyłki i w razie spóźnienia dostawy od dnia, w którym termin dostawy upłynął.

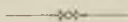
(3) Roszczeń, które w myśl §§. 90go i 91go wygasły lub przedawniły się, nie można także dochodzić drogą skargi wzajemnej lub odporu.

IX. Postanowienie końcowe.

(1) Regulamin ruchu ogłoszony będzie w dzienniku ustaw państwa, gdzie zamieszczane będą także zmiany w nim poczynione.

(2) Każdy zarząd kolejowy winien mieć w gotowiu na sprzedaż egzemplarze Regulaminu ruchu, uzupełnione podług najświeższego stanu.

Paszport dla zwłok.



W trumnie przepisanej złożone zwłoki zmarłe dnia.....go.....18.....
 w..... (miejsce) z..... (pryczyna śmierci) (wiek)..... letnie
 (zawód, imię i nazwisko, dla dzieci: zawód rodziców) mają być..... (koleją żelazną,
 statkiem, wozem) z..... (gmina, powiat, kraj) na..... do..... (gmina, powiat,
 kraj)..... odwiezione, w celu pogrzebania ich tamże.

Ponieważ do tego przewiezienia zwłok, mającego nastąpić w przeciągu..... (termin)
 pod dozorem..... (nazwisko i zawód dozorczy zwłok)..... udzielone zostało pozwolenie,
 uprasza się wszystkie Władze, przez których okręgi ten transport ciała przechodzić będzie, żeby go bez
 przeszkody i zatrzymywania przepuszczały.

....., dnia.....go.....18.....

(Pieczęć.)

(Podpis.)

Załączka B.

Przepisy,

tyczące się przedmiotów, których przewóz kolejami żelaznymi jest warunkowo dozwolony.

(§. 50 B 1.)

I. (1) Petardy sygnałowe do zatrzymania pociągów na kolejach powinny być mocno zapakowane w okrawki papieru, trociny lub gips albo też w inny sposób tak ściśle ułożone i odosobnione, żeby kapsułki blaszane nie mogły się stykać ani ze sobą, ani z innym ciałem. Paki, w których są ułożone, zrobione być powinny z desek fugowanych, mających najmniej 26 millimetrów grubości, spojonych szrubami drzewnymi, szczelnie zamkniętych i włożonych w drugą pakę, również szczelnie zamkniętą; paka zewnętrzna nie powinna mieć więcej nad 0.06 metra sześciennego objętości.

(2) Przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, gdy listy przewozowe opatrzone są poświadczeniem urzędowym, jako opakowanie odpowiada przepisom.

II. Kapsle zwyczajne do broni palnej i pocisków, kapsle blaszkowe, podpałki nie rozsadzające i osłony na naboje z podpałkami powinny być starannie opakowane w mocnych skrzyniach lub beczkach i na każdej posyłce przylepiona być powinna kartka z napisem podług tego, co się znajduje: „kapsle zwyczajne“ lub „kapsle blaszkowe“ itd. (Co do podpałek rozsadzających porównaj Nr. XXXVI.)

III. Zapałki pospolite i wszelkie inne zapalające się od potarcia (jakoto: stoczki, żagiew itd.) powinny być starannie i mocno zapakowane w naczyniach z grubej blachy żelaznej, albo z drzewa szczelnie fugowanego, mających nie więcej jak 1.2 metra sześciennego pojemności i to tak, aby wewnątrz naczyń było całkiem wypełnione. Na zewnętrznej powierzchni naczyń drewnianych trzeba napisać wyraźnie, co zawierają.

IV. Lonty bezpieczeństwa, to jest lonty w postaci cienkiego mocnego węża, wypełnione wewnątrz małą stosunkowo ilością prochu strzelniczego, podlegają przepisom podanym pod Nr. III. (Co do innych lontów porównaj Nr. XXXVI.)

V. Masę Buchera w puszkach blaszanych do gaszenia ognia, przyjmować się będzie doprzewiezienia tylko w skrzyneczkach, zawierających najwięcej 10 kilogramów, a wewnątrz papierem wyklejonych i zamkniętych nadto w większych skrzynkach, podobnie wyklejonych.

VI. (1) Fosfor pospolity (biały lub żółty) powinien być otoczony wodą, w puszkach blaszanych, obejmujących najwięcej 30 kilogramów i zalutowanych, zapakowanych mocno w grubych skrzyniach. Skrzynie powinny mieć nadto dwie mocne rękojeści, nie mają więcej ważyć nad 100 kilogramów, z wierzchu opatrzone być powinny napisami „wewnątrz fosfor pospolity żółty (biały)“ i „góra“.

(2) Fosfor bezkształtny (czerwony) pakować należy w puszkach blaszanych dobrze zalutowanych, które umieścić należy w grubych skrzyniach i natłoczyć trocinami. Skrzynie te ważyć powinny najwięcej 90 kilogramów i mieć z wierzchu napis: „wewnątrz fosfor czerwony“.

VII. (1) Siarczyk sodu surowy, niekryształiczny, jakoteż tak zwany koks sodowy (wytwór poboczny, otrzymywany w fabrykacji olejków dziegciowych) przyjmowane będą do przewozu tylko w naczyniach blaszanych, szczelnie zamkniętych, siarczyk sodu oczyszczony, krystaliczny tylko w szczelnych beczkach lub innych naczyniach nie przepuszczających wody.

(2) Masę, która była użyta do czyszczenia gazu, zawierającą żelazo lub mangan — o ile nie jest oddana zapakowana w szczelnych naczyniach blaszanych, — przyjmuje się do przewiezienia tylko w wozach żelaznych. Jeżeli wozy te nie są opatrzone wiekami żelaznymi, zamykającymi się szczelnie, okryć należy ładunek całkiem osłonami wozowymi, nasyconymi ługiem chłorowapiennym tak silnie, aby się nie zapalały za bezpośrednim zetknięciem się z płomieniami. Posyłający i odbiorca winni sami zająć się naładowaniem i wyładowaniem. Nadto na żądanie administracji kolejowej, posyłający ma sam dostarczyć osłon wozowych.

VIII. Celloidyn, przetwór składający się głównie z wełny kleinowej, otrzymywany przez niezupełne odparowanie alkoholu zawartego w kleinie, a wyglądający jak mydło, przyjmowany będzie do przewozu tylko w takim razie, jeżeli pojedyncze tafle celloidynu zapakowane będą tak, żeby nie mogły wysychać.

IX. (1) Eter siarczany, jakoteż płyny zawierające eter siarczany w większej ilości (krople białe, czyli Anodynę i kleinę), przesyłać wolno tylko w naczyniach metalowych lub szklanych szczelnie zamkniętych, których opakowanie powinno mieć następujące własności:

1. Jeżeli więcej naczyń z temi przetworami stanowią jedną posyłkę, zapakować je należy w grubych skrzyniach drewnianych i wystać mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

2. Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonych wiekami, jakoteż rękojeściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki nie powinna wynosić więcej jak 60 kilogramów.

(2) Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

X. (1) Alkohol siarczany przewozi się wyłącznie otwartymi wagonami bez okrycia i tylko

albo

1. w naczyniach szczelnych z grubej blachy żelaznej, należycie zanitowanych, mających aż do 500 kilogramów pojemności,

albo

2. w naczyniach blaszanych, ważących brutto najwięcej 75 kilogramów, mających obręcze żelazne u góry i u dołu. Takie naczynia mieścić się powinny w koszach plecionych lub kublach, albo opakowane w skrzyniach, słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi,

albo

3. w naczyniach szklanych, zamkniętych w grubych skrzyniach drewnianych, wysłanych sianem, słomą, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

(2) Alkohol siarczany, gdy się posyła najwięcej 2 kilogramy, można złączyć w jedną posyłkę z innymi przedmiotami, których przewóz jest bezwarunkowo dozwolony, jeżeli alkohol siarczany znajduje się we fiaskach blaszanych szczelnie zamkniętych i razem z innymi przedmiotami posyłki upakowany jest mocno w grubej skrzyni słomą, sianem, otrębami, trocinami lub innym sypkim materiałem. Posyłkę taką przewozi się tylko otwartymi wozami bez osłon, w liście zaś przewozowym powinno być wyraźnie nadmienione, że posyłka zawiera alkohol siarczany.

XI. Wyskok metylowy surowy i oczyszczony, tudzież aceton, jeżeli nie są oddane w wozach umyślnie do tego urządzonych (basenowych) lub w beczkach, przyjmowane będą do przewiezienia tylko w naczyniach metalowych lub szklanych. Naczynia te opakowane być powinny w sposób przepisany wyżej pod Nr. IX dla eteru itd.

(2) Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

XII. Wapno niegaszone przewozi się tylko otwartymi wagonami.

XIII. Chloran potasowy i inne sole chlorowe powinny być starannie zapakowane w beczkach

lub skrzyniach szczelnie zamkniętych, papierem wyklejonych.

XIV. Kwas pikrynowy przewożony być może tylko na podstawie poświadczenia chemika, w liście przewozowym napisanego, jako oddany do przewozu kwas pikrynowy nie grozi niebezpieczeństwem. (Porównaj §. 50 A 4 c.)

XV. Kwasy mineralne płynne wszelkiego rodzaju mianowicie kwas siarkowy, witryol i kwas solny — z wyjątkiem pospolitego kwasu azotowego i serwasseru (co do tych ostatnich porównaj Nr. LIV) i czerwonego, dymiącego kwasu azotowego (porównaj w tym względzie Nr. XVII) podlegają następującym przepisom:

1. (1) Jeżeli płyny te posyła się w baniach, fiaskach lub kamionkach, naczynia te powinny być szczelnie zamknięte, dobrze opakowane i umieszczone w osobnych naczyniach opatrzonych w mocne wygodne ucha lub w koszach plecionych.

(2) Jeżeli posyła się w naczyniach metalowych, drewnianych lub gumowych, naczynia te powinny być nie przepuszczające i opatrzone dobrymi zamknięciami.

2. Kwasy mineralne łądować należy podług przepisów Nr. XXXV. i zawsze oddzielnie a nie wolno umieszczać ich w tym samym wozie, zwłaszcza z innymi przetworami chemicznymi.

3. Przepisy pod ll. 1 i 2 odnoszą się także do naczyń, w których rzeczony przedmioty były przewożone. Naczynia takie deklarować należy zawsze jako takie.

4. Przewozowe od kwasów mineralnych, jeżeli każda paka należąca do posyłki odchodzącej za jednym listem przewozowym, waży nie więcej nad 75 kilogramów, obliczane będzie podług wagi rzeczywistej. Jeżeli zaś w posyłce odchodzącej za jednym listem przewozowym znajduje się jedna lub więcej sztuk ważących po więcej niż 75 kilogramów, zarząd kolei może żądać, by zapłacono przewozowe za 2000 kilogramów, chociażby waga nie wynosiła ogółem 2000 kilogramów. Kolej jednak nie ma tego prawa, jeżeli się dopiero po przyjęciu pokaże, iż paka, którą przyjęto za ważącą najwięcej 75 kilogramów, większą ma wagę. Naładowaniem i wyładowaniem posyłek, których choćby tylko jedna paka waży więcej 75 niż kilogramów, zając się ma posyłający a względnie odbiorca. Kolej nie jest obowiązana czynić zadosyć takim co do tych pak żądaniom, jakie wolno czynić co do innych towarów.

5. Jeżeli odbiorca nie wyładuje i nie zabierze posyłek takich w przeciągu trzech dni po ich nadejściu do stacji odbiorczej a względnie po otrzymaniu uwiadomienia o ich nadejściu, Zarząd kolei żelaznej ma prawo posyłki takie z zachowaniem postanowień §u 70 ustęp 2 umieścić w domu skła-

dowym lub oddać do spedytora. Jeżeli to nie da się uczynić, może posyłki bez dalszych formalności sprzedać.

6. Gdy kamionki i flaszki z kwasami mineralnymi wszelkiego rodzaju zapakowane są w skrzyniach, waga skrzyni wynosić może aż do 300 kilogramów, postanowienia zaś podane wyżej pod l. 4 stosują się dopiero wtedy, gdy waga wynosi więcej.

7. (1) Akumulatory elektryczne w płynie (kwas siarczany rozcieńczony) zanurzone, bez względu na to, czy są naładowane elektrycznością, lub nie, powinny być w naczyniach swoich również szczelnie zamknięte, dobrze upakowane i w skrzyniach, mających ściany wewnętrzne całkiem obite ołowiem (blachą ołowianą), opatrzonych silnymi przrządami do wygodnego noszenia, w taki sposób zamknięte, żeby żadna część akumulatora nie była dostępną.

(2) Przewód pomiędzy akumulatorem a skrzynią zewnętrzną wypełniony być powinien masą odosobniającą, wsysającą, niespalającą, jak żużel włóknisty, ziemia wymoczkowa lub popiół.

(3) Pojedyncze elementy nie powinny być z sobą sprzężone. Akumulatory w naczyniach szklanych wolno oddawać do przewiezienia tylko w stanie suchym.

(4) Przepisy podane pod l. 4, 5 i 6, stosują się także do przesyłek, zawierających akumulatory zanurzone w płynie.

XVI. (1) Ług żrący (ług z sody żrącej, z węglanu sodowego i potażu żrącego), tudzież osady olejne (pozostałości z rafinerii olejów) i brom, podlegają przepisom podanym pod XV Nr. 1, 3 (z wyjątkiem tego co pod Nr. 3 jest nadmienione o Nr. 2), 4 i 5.

(2) Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

XVII. Do przewozu kwasu azotowego czerwonego dymiącego, odnoszą się przepisy zamieszczone pod Nr. XV. (z wyjątkiem przepisów pod ll. 6 i 7) w ten sposób, że banie i flaszki w naczyniach, obłożone być muszą suchą ziemią wymoczkową lub innymi stosownymi ciałami ziemnymi suchymi, w ilości przynajmniej równej ich objętości.

XVIII. (1) Kwas siarkowy bezwodny (anhydrit, tak zwany olej stały) przewozić wolno tylko,

albo:

1. w puszkach z blachy żelaznej pobielanej, dobrze zlutowanych, mocnych,

albo:

2. w grubych fiaskach żelaznych lub miedzianych, których szyje zamknięte być powinny tak, żeby nie przepuszczały powietrza, zakitowane i opatrzone nadto osłoną glinianą.

(2) Puszki i flaszki otoczone być powinny ciałem nieorganicznym, drobno pokruszonym, np. żużlem włóknistym, ziemią wymoczkową, popiołem itp. i mocno upakowane w grubych skrzyniach drewnianych.

(3) Zresztą stosowane być powinny przepisy umieszczone pod Nr. XV, 2, 3, 4 i 5.

XIX. (1) Do pokostów, jakoteż do barwidel pokostem zaprawionych, tudzież do olejów eterycznych i tłustych, jakoteż do wszystkich rodzajów eteru z wyjątkiem eteru siarczanego (porównaj Nr. IX) i eteru skalnego (porównaj Nr. XXII), do bezwzględniego alkoholu, wysokości (spirytusu), okowity i innych wyskoków pod Nr. XI nie wymienionych, o ile oddane są do przewozu w baniach, fiaskach lub kamionkach, stosować należy przepisy umieszczone pod Nr. XV, 1, ustęp 1.

(2) Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

XX. (1) Olej skalny, surowy i oczyszczony, o ile przy ciepłocie 17-5 stopni C jego ciężar gatunkowy wynosi najmniej 0-780, albo, gdy barometer wskazuje 760 milimetrów (redukowanych do poziomu morza), w aparacie Abla wydaje parę nie zapalającą się w ciepłocie poniżej 21 stopni C. (Testpetroleum);

(2) oleje wyrabiane ze smoły węgla brunatnych, o ile mają ciężar gatunkowy najmniej taki, jak wyżej ustanowiony (olej solarny, fotogien itd.);

(3) wreszcie oleje ze smoły węgla kamiennych (benzol, toluol, ksylol, kumol itd.), jakoteż olej mirbanowy (nitrobenzol)

podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te, o ile nie będą transportowane wozami umyślnie do tego urządzonemi (basenowemi) wolno przewozić;

albo

a) w bardzo dobrych trwałych beczkach,

albo

b) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych

albo

c) w naczyniach szklanych także kamionkowych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń posyła się razem, należy je zapakować w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonemi wiekami, jakoteż rękojściami opatrzonych

i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia, i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianym lub wapiennem z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki w naczyniu szklanem nie może wynosić więcej nad 60 kilogramów, w naczyniu kamionkowem więcej nad 75 kilogramów.

2. Gdyby się naczynia podczas przewozu uszkodziły, zostaną natychmiast wyładowane i razem z tem, co jeszcze zawierają, jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Przedmiotów tych nie należy przyjmować do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awizacyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania zasłon wagonowych.

4. Przepisy powyższe Nru 3go odnoszą się także do beczek i wszelkich innych naczyń, w których płyną te przewożono. Naczynia te deklarować należy zawsze jako takie.

5. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. W liście przewozowym ma być wyrażone, że ciężar gatunkowy przedmiotów, w ustępie 1 i 2 tego numeru wzmiankowanych, wynosi najmniej 0·780, lub że olej skalny czyni zadość postanowieniu co do stopnia zapalności, we wstępie zamieszczonemu. Jeżeli wzmianki o tem niema w liście przewozowym, zastosowane będą warunki przewozu podane pod Nr. XXII (co do eteru skalnego itd.).

XXI. Olej skalny, surowy i oczyszczony, nafta i destylaty oleju skalnego i nafty, o ile ciężar gatunkowy tych przedmiotów przy 17·5 stopniach C. wynosi mniej niż 0·780 a więcej niż 0·680 (benzyna, ligroina i olej do czyszczenia), podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te, o ile nie wejdą w użycie wozy umyślnie do tego urządzone (basenowe) wolno przewozić tylko:

albo

a) w bardzo dobrych trwałych beczkach,

albo

b) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych,

albo

c) w naczyniach szklanych albo w kamionkowych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń posyła się razem, należy je zapakować w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonymi wiekami jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki nie może wynosić więcej nad 40 kilogramów.

2. Gdyby się naczynia podczas przewozu, uszkodziły, zostaną natychmiast wyładowane i razem z tem co jeszcze zawierają, jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Przedmiotów tych nie należy przyjmować do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awizacyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania zasłon wagonowych.

4. Przepisy powyższego Nr. 3go odnoszą się także do beczek i wszelkich innych naczyń, w których płyną te przewożono. Naczynia te deklarować należy zawsze jako takie.

5. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. Przy ładowaniu i wyładowaniu nie wolno koszów lub kublów z baniami wozić na wózku, ani też nosić na barkach lub na plecach, lecz tylko za rękojści, któremi naczynia te są opatrzone.

7. Kosze i kubły umieszczać należy w wagonach kolejowych bezpiecznie i odpowiednio je utwierdzać. Ładować nie wolno jedno na drugim, lecz tylko w jednej warstwie obok siebie ustawiać.

8. Każda z osobna posyłka powinna być opatrzona wyraźnym napisem „Ostrożnie z ogniem“ wydrukowanym na czerwonym tle. Nadto kosze i kubły z naczyniami szklanymi lub kamionkowymi winny mieć napis: „Nieść trzeba“. Na wagonach przyklepiona być ma kartka czerwona z napisem: „ustawiać ostrożnie“.

9. W liście przewozowym ma być wyrażone, że ciężar gatunkowy przedmiotów w ustępie 1 tego numeru wzmiankowanych, przy 17·5 stopniach C. wynosi mniej niż 0·780 a więcej niż 0·680. Jeżeli wzmianki o tem niema w liście przewozowym

stosowane będą warunki przewozu podane pod Nr. XXII (dla eteru skalnego itd.).

XXII. Eter skalny (gazolina, neolina itd.) i tym podobne wytwory łatwo zapalne wyrobione z nafty lub smoły z węgla brunatnych, o ile ciężar gatunkowy tych przedmiotów przy 17·5 stopniach C. wynosi 0·680 lub mniej, podlegają następującym przepisom:

1. Przedmioty te przewozić wolno tylko:

albo

a) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzymałych,

albo

b) w naczyniach szklanych albo w kamionkowych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

aa) Jeżeli więcej naczyń posyła się razem, należy je zapakować w grubych skrzyniach drewnianych i natłoczyć mocno słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wycmózkową lub innymi ciałami sypkimi.

bb) Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kublach mocnych, dobrze przytwierdzonych, wiekami jakoteż rękojściami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materiałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciny, sitowia, i tym podobnego materiału, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapiennem, z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki nie może wynosić więcej jak 40 kilogramów;

c) w wozach kotłowych (basenowych) szczelnie zamkniętych.

2. Gdyby się naczynia podczas przewozu uszkodziły, zostaną natychmiast wyładowane i z tem co jeszcze zawierają, jak najkorzystniej sprzedane na rachunek posyłającego.

3. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Przedmiotów tych nie należy przyjmować do przewozu, jeżeli mają być poddane czynności celniczej awizacyjnej, która wymagałaby stałego okrycia i oplombowania zasłon wagonowych.

4. Przepisy powyższego Nr. 3go odnoszą się także do naczyń, w których płyny te przewożono. Naczynia te deklarować zawsze należy jako takie.

5. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

6. Przy ładowaniu i wyładowaniu nie wolno koszów lub kublów z baniami szklanymi wozić na wózku ani też nosić na barkach lub na plecach, lecz tylko za rękojści, któremi naczynia te są opatrzone.

7. Kosze i kubły umieszczać należy w wagonach kolejowych bezpiecznie i odpowiednio je utwierdzać. Ładować nie wolno jedno na drugim lecz tylko w jednej warstwie obok siebie.

8. Każda z osobna posyłka opatrzona być powinna napisem: „Ostrożnie z ogniem“ wydrukowanym na czerwonym tle; nadto kosze i kubły z naczyniami szklanymi lub kamionkowymi winny mieć napis: „Nieść trzeba“. Na wagonach przylepiona być ma kartka czerwona z napisem: „ustawić ostrożnie“.

Oprócz tego stosowane będą przepisy podane pod Nr. XV, 4, 5 i 6.

XXIII. (1) Olejek terpentynowy i wszystkie inne oleje cuchnące, jakoteż wyskok salmiakowy przewozi się tylko w otwartych wagonach.

(2) Przepis ten tyczy się także beczek i wszelkich naczyń, w których oleje te przewożono. Naczynia tego rodzaju deklarować należy zawsze jako takie.

(3) Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj Nr. XXXV.

XXIV. Wtwory arsenu nie płynne, mianowicie kwas arsenawy, żłotołusk żółty (auripigment), żłotołusk czerwony (realgar), arsenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd., przyjmowane będą do przewozu tylko wtedy, gdy

1. na każdej posyłce napisane będą czarną farbą olejną wyraźnymi literami wyrazy: „Arszenik (trucizna),“ i

2. gdy posyłki zapakowane będą w sposób następujący:

albo

a) w podwójnych beczkach lub pakach, mających dna obręczami obite, wieko obręczami lub żelaznymi opaskami umocnione i gdy beczki lub paki wewnętrzne zrobione są z grubego, suchego drzewa i wyklejone wewnątrz grubym płótnem lub podobnymi grubymi tkaninami,

albo

b) w worach z płótna namazionego, zapakowanych w pojedynczych beczkach z grubego suchego drzewa,

albo

c) w cylindrach blaszanych zalutowanych, włożonych w beczki z grubego drzewa, mających dna umocnione wpuszczonymi obręczami.

XXV. Wytwory arsenu płynne, mianowicie kwas arsenowy, podlegają przepisom zamieszczonym pod Nr. XXIV, 1 i pod Nr. XV 1, 3 (z wyjątkiem tego co pod Nr. 3 jest nadmienione o Nr. 2), 4 i 5.

XXVI. Inne wytwory metalowe trujące (barwidła metalowe trujące, sole metalowe trujące itd.), mianowicie zaś przetwory rtęciowe, jakoto: sublimat, kalomel, chlorek rtęciowy i tlenek rtęciowy, cynober, sole i barwidła miedziane, jakoto: siarkan miedziowy (siny kamień), octan miedziowy (grynszpan), barwidła miedziowe zielone i błękitne, przetwory ołowiu, jakoto: glejta (massykot), minia, octan ołowiu i inne sole ołowiane, biel ołowiana i inne barwidła ołowiane, także tlenki cynkowy, cynowy i antymonowy, oddawane być mogą do przewozu tylko w grubych beczkach lub pakach z mocnego suchego drzewa zrobionych, opatrzonych w obręcz wpuszczone a względnie w opaski. Opasanie powinno być takie, aby w skutek tarcia i wstrząśnień przy przewozie niepodobnych do uniczenia, proszek szczelinami nie wychodził.

XXVII. (1) Drożdże tak płynne jak i suche oddawać należy do przewozu w naczyniach nie szczelnie zamkniętych. Jeżeli zarząd kolejowy pozwala oddawać drożdże w innych naczyniach, ma prawo żądać od posyłającego, żeby się zobowiązał:

1. nie rościć sobie żadnych pretensyj, gdyby koleje zbiegowe odmówiły przyjęcia takich posyłek, pod tym jednak względem zastrzega się, że zarządy kolejowe mają wprzód zgodzić się na sposób pakowania powyżej wzmiankowany i że wtedy tylko będzie im wolno odmówić przyjęcia, gdy uszkodzenie naczynia lub treści zostanie stwierdzone;

2. wynagrodzić wszelkie uszkodzenie innych towarów lub materiałów wyrządzone w skutek tego sposobu transportowania a to za złożeniem prostego rachunku kosztów, który z góry raz na zawsze uznany będzie za słuszny;

3. nie rościć sobie żadnych pretensyj z powodu uszkodzeń lub ubytków w naczyniach lub w tem co zawierają, gdyby powstały w skutek pomienionego sposobu transportowania.

(2) Do drożdży suchych nie stosują się powyższe ograniczenia przewozowe.

XXVIII. (1) Sadze sosnowego drzewa i inne rodzaje sadzy proszkowanej przyjmowane będą do przewozu tylko w szczelnych opakowaniach (workach, beczkach, skrzyniach itp.) dostatecznie od wysypywania się zabezpieczających.

(2) Jeżeli sadza jest świeżo wypalona, używać należy do zapakowania jej małych beczulek lub

innych naczyń, wewnątrz papierem, płótnem itp. wylepionych, które umieszcza się w trwałych koszach.

(3) W liście przewozowym powinno być wyrażone czy sadza jest świeżo wypalona czy nie, gdyż w razie przeciwnym uważana będzie za wypaloną świeżo.

XXIX. (1) Węgiel drzewny, mielony lub w kawałkach przyjmowany będzie do przewozu tylko w opakowaniu.

(2) Jeżeli jest świeżo wypalony, zapakować go należy:

albo

a) w naczyniach z grubej blachy żelaznej szczelnie zamkniętych,

albo

b) w beczkach, szczelnie zrobionych z kilku warstw bardzo grubej i twardej pokostowanej tektury (tak zwanych beczkach amerykańskich), których oba końce opatrzone są żelaznymi obręczami, a dna utoczone z grubego drzewa, żelaznymi szrubami do żelaznych obręczy przyszrubowane, a spojenia zalepione są starannie paskami papierowymi lub płóciennymi.

(3) Gdy węgiel drzewny mielony lub w kawałkach oddany być ma do przewozu, w liście przewozowym wyrazić należy, czy jest świeżo wypalony czy nie. Jeżeli list przewozowy wzmianki o tem nie zawiera, domniemywać się potrzeba, iż jest takim i przyjąć należy do przewozu tylko w przepisany sposób opakowaniu.

XXX. (1) Obciążone (napojone solami ołowianemi) jedwabie w postaci powrózka souple, bourre de soie i chappe de soie przyjmowane będą do przewozu tylko w pakach. W pakach, mających wewnątrz więcej niż 12 centymetrów wysokości, pojedyncze warstwy jedwabiu, w nich się znajdujące, oddzielone być muszą od siebie próżniami, mającemi 2 centymetry wysokości. Próźnie te tworzą się zapomocą krat drewnianych, składających się z łąt równobocznych, 2 centymetry od siebie oddalonych, a dwiema cienkimi listwami na końcach z sobą połączonych. W bocznych ścianach pak znajdować się mają otwory, najmniej na 1 centymetr szerokie, naprzeciwko próżni między łątami, ażeby można włożyć pręt do paki. Ażeby otwory w pace nie zatkały się i nie mogły stać się przez to bezskutecznymi, przybić należy zewnątrz na brzegu każdego boku dwie listwy.

(2) Oddając jedwab do przewozu, wyrazić trzeba w liście przewozowym, czy należy do przerzeczonych rodzajów, czy nie. Jeżeli list przewozowy wzmianki tej nie zawiera, domniemywać się będzie, iż do nich należy, a wtedy przyjęty być może do przewozu, tylko w opakowaniu powyższem.

XXXI. (1) Wełna, włosy, wełna sztuczna, bawełna, jedwab, len, konopie, juta w stanie surowym, w postaci odpadków przy przędzeniu i tkaniu jako gałgany lub płatki do czyszczenia; tudzież towary powroźnicze. nicienice do warsztatów tkackich (Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen) [co się zaś tyczy używanej wełny do do czyszczenia, porównaj ustęp 3], przewożone będą, jeżeli są pokostowane lub natłuszczone, tylko wozami krytymi albo niekrytymi pod zakryciem oponowem.

(2) W liście przewozowym wyrażone być powinno, czy rzeczony przedmiot są pokostowane, natłuszczone lub nie, w przeciwnym razie będą uważane za natłuszczone i będą posłane jako takie.

(3) Używaną wełnę do czyszczenia przyjmować wolno do przewozu tylko w mocnych szczelnie zamkniętych beczkach, skrzyniach i tym podobnych naczyniach.

XXXII. Odpadki zwierzęce podlegające gniciu, jakoto nienasolone świeże skóry, tłuszcze, ścięgna, kości, rogi, racice, skóra na klej świeża nie nawapniona, jakoteż inne przedmioty, w wysokim stopniu cuchnące i obrzydliwe, atoli z wyjątkiem przytoczonych pod Nr. LV i LVI przyjmowane i przewożone będą tylko pod następującymi warunkami:

1. Zarządowi kolei służy prawo oznaczenia czasu i trwania ładowania i wyładowania, jakoteż oznaczenia pociągu, którym posyłka ma być przewieziona.

2. Kości dostatecznie oczyszczone i suche, prasowany łój, rogi bez wyrostków kości czaszkowej, w stanie suchym, racice odżuwaczów i świń bez kości i miękkich części, będą przyjmowane do przewozu oddzielnymi posyłkami, zapakowane w dobrych worach.

3. Oddzielne posyłki przedmiotów tej kategorii, powyżej pod 2 nie wymienionych, przyjmowane będą do przewozu tylko zapakowane w mocnych, szczelnie zamkniętych beczkach, kubiach lub skrzyniach. Listy przewozowe powinny zawierać dokładne oznaczenie przedmiotów zapakowanych w beczkach, kubiach lub skrzyniach. Przewozi się tylko otwartymi wozami.

4. (1) Świeże ścięgna, świeża skóra na klej nie nawapniona, jakoteż odpadki tych przedmiotów, równie jak skóry świeże nienasolone i kości nieoczyszczone, włóknami skóry i mięsa okryte, nawet wtedy gdy oddawane są do przewozu pełnymi wozami, przyjmowane będą w czasie od 1. marca aż do 31. października tylko w opakowaniu przepisanem pod 2.

(2) W miesiącach listopadzie, grudniu, styczniu i lutym posyłki takie przyjmowane będą także bez tego opakowania pod tym warunkiem, że posyłki osłonięte będą całkowicie wielkimi oponami po-

dwojnymi namazonemi. Okryć dostarczyć ma posyłający i przed każdym transportem winien kazać je świeżo namazać.

5. Przedmioty tej kategorii pod Nr. 4 nie wymienione, transportowane pełnymi wozami, przewożone będą otwartymi wozami pod zamknięciem oponowem. Potrzebnych opon dostarczać mają posyłający.

6. Kolej żelazna może żądać, aby przewozowe opłacono z góry przy oddaniu.

7. Koszta odwietrzenia, gdyby było potrzebne, ciężą na posyłającym a względnie na odbiorcy.

XXXIII. Siarkę przewozi się tylko wagonami albo na odkrytych wozach pod oponami.

XXXIV. Przedmioty, które od iskier lokomotywy mogłyby się łatwo zająć, jak siano, słoma (także ryżowa i łodygi lnu), trzcina (wyjąwszy trzcinę hiszpańską), kora, torf (z wyjątkiem tak zwanego torfu maszynowego, czyli prasowanego), węgle drzewne (porównaj Nr. XXIX) całe (nie potłuczone), przedziwo roślinne i odpadki tegoż, okrawki papierowe, trociny drzewne, masa drzewna, wióry drzewne itd., jakoteż towary wyrabiane przez miészanie pozostałości oleju skalnego, żywicy i tym podobnych istot z ciałami sypkimi palnymi, itd., jakoteż gips, łuzniak (Kalkäscher) i martwica gąbczasta (Trass), przyjmowane będą do przewozu nieopakowane, tylko całkowicie okryte i pod tym warunkiem, że posyłający i odbiorca zajmą się sami naładowaniem i wyładowaniem. Okryć do tych przedmiotów dostarczyć ma posyłający na żądanie zarządu kolejowego.

XXXV. Gdy przetwory chemiczne, wymienione pod IX, XI, XV, XVI, XIX aż do XXIII włącznie, jakoteż LI, posyła się w ilościach nie większych jak po 10 kilogramów, wolno przedmioty wymienione pod IX, XI, XVI (z wyjątkiem bromu), XIX aż do XXIII jakoteż LI stanowiące jedną grupę, tudzież wymienione pod XV (licząc tu i brom w ilości aż do 100 gramów), stanowiące drugą grupę, łączyć tak ze sobą jak i innymi przedmiotami, których przewóz koleją żelazną jest bezwarunkowo dozwolony, w jedną posyłkę. Przedmioty te znajdować się mają w butlach szklanych lub blaszanych, szczelnie zamkniętych, które upakować należy w mocnych skrzyniach słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sypkimi i wymienić w liście przewozowym podług nazw.

XXXVI. (1) 1. Proch strzelniczy i rozsadzający (czarny), tudzież podobne miészalniny, których przewóz w Austrii i Węgrzech oddzielnymi przepisami jest dozwolony;

2. naboje z dynamitu i podobne środki rozsadzające, których przewóz w Austrii i Węgrzech jest oddzielnie dozwolony;

3. naboje gotowe z prochu strzelniczego do broni palnej ręcznej (co się tyczy nabojów metalowych itd. porów. Nr. XXXVII.);

4. wyroby pirotechniczne, o ile nie zawierają wytworów, które w myśl §. 50. A 4, lit. a—e (włącznie) są wykluczone od przewozu (co się tyczy wyrobów pirotechnicznych z mączki prochowej porów. Nr. XXXVIII) a co do bengalskich wyrobów szelakowych (Nr. XLII);

5. lonty, z wyjątkiem lontów bezpieczeństwa (porów. Nr. IV);

6. nitrocelulozy, jakoto: bawełna strzelnicza, także cotton-powder, wełna kleinowa i papier rozsadzający (o ile zwilżone są wodą najmniej 20 proc.) tudzież naboje z bawełny strzelniczej prasowanej powleczone parafiną, o ile w Austrii i Węgrzech przewóz takich przetworów jest dozwolony (co się tyczy bawełny strzelniczej, zawierającej 15 i więcej procentów wody, co się tyczy bawełny strzelniczej w formie kosmyków i co się tyczy wełny kleinowej, obydwie zawierających 35 proc. wody, ob. Nr. XXXIX i XI);

7. podpałki wybuchające, jakoto: kapsle rozsadzające, podpałki elektryczne do podkopów, które za potarciem albo elektrycznością działają.

(2) przewozić wolno tylko pod warunkiem zachowania przepisów, które osobnemi rozporządzeniami są a względnie będą wydane.

XXXVII. Naboje gotowe a mianowicie:

1. Naboje metalowe z gilsami wyłącznie metalowemi i

2. naboje, mające gilsy tylko po części metalowe

przewożone będą pod następującymi warunkami:

a) U naboi metalowych pociski powinny być z gilsami metalowemi tak ściśle połączone, żeby się nie mogły oddzielić i żeby proch nie mógł się wysypać. Naboje, których gilsy są tylko po części metalowe, to jest tekturowe z płaszczem metalowym zewnętrznym lub wewnętrznym, powinny być tak zrobione, żeby cała ilość prochu w metalowej dolnej części naboju zamknięta była zatyczką lub blaszką, w taki sposób, żeby nawet w razie złamania się pojedynczych nabojów powyżej płaszcza metalowego proch nie mógł się wysypywać;

b) naboje trzeba pakować partjami najprzód w naczyniach blaszanych lub twardych tekturowych pudełkach, tak mocno, żeby w tych naczyniach lub pudełkach nie mogły się przesuwać. Pojedyncze pudełka lub naczynia pakuje się następnie szczelnie jedno obok drugiego i jedno nad drugim w pakach drewnianych mocno zrobionych, mających ściany na 25 aż do 30 milimetrów grube, gdyby zaś były przestrzenie próżne, trzeba je pozatykać tekturą, skrawkami papierowemi lub suchemi pakułami w taki sposób, żeby podczas przewozu naboje nie trzęsły się w pace;

c) naboje znajdujące się w pace mogą ważyć najwięcej 30 kilogramów, waga brutto paki nie może przenosić 50 kilogramów;

d) nie wolno zabijać pak gwoździemi żelaznemi. Paki opatrzone być powinny napisem wyrażającym dokładnie co zawierają i powinny być plombowane;

e) posyłający winien dołączyć do listu przewozowego deklaracją przez siebie podpisaną, w której podać należy także znak plomby. Deklaracja ta ma opiewać:

„Podpisany oświadcza, że posyłka w liście przewozowym opisana, znakiem . . . oplombowana, czyni zadość przepisom podanym pod Nr. XXXVII w załączce B do Regulaminu ruchu na kolejach żelaznych.“

XXXVIII. Wyroby pirotechniczne zrobione z mączki prochowej i podobnych mieszanin przewożone będą pod następującymi warunkami:

1. Przedmioty te nie powinny zawierać mieszanin chloranów z siarką i azotami, tudzież chloranu potażu i sinku, jakoteż sublimatu rtęciowego, soli amonowych wszelkiego rodzaju, proszku cynkowego i proszku magnezowego, w ogóle żadnych takich ciał, które przez tarcie, ciśnienie lub uderzenie łatwo mogą być do zapalenia się pobudzone lub nawet są samozapalne. Zrobione być powinny raczej tylko z mączki prochowej prasowanej lub z podobnych mieszanin, składających się głównie z saletry, siarki i węgla podobnie prasowanych. Prochu ziarnkowego zawierać może pojedynczy przedmiot pirotechniczny najwięcej tylko 30 gramów.

2. Ogólna waga mieszaniny składowej wyrobów pirotechnicznych, które mają być razem zapakowane, nie powinna 20 kilogramów, a waga prochu ziarnkowego, w nich zawartego, 2,5 kilograma przenosić.

3. Pojedyncze przedmioty pirotechniczne zapakowane być powinny każdy osobno w pudełkach twardym papierem owiniętych, w tekturę lub w gruby

papier pakowy i zapal każdego w szczególności przedmiotu powinien być zaklejony papierem lub kattanem, a to w taki sposób, ażeby części składowe przedmiotu pirotechnicznego nie mogły zgoła próżnić. Skrzynie do zapakowania służące, powinny być całkowicie wypełnione i wszelkie przestwory wypchać należy słomą, sianem, pakułami, skrawkami papieru w taki sposób, żeby pakiety nie mogły się poruszać nawet w razie wstrząśnięć. Materiały użyte do wypełnienia przestworów powinny być całkiem czyste i suche, nie wolno np. używać do umocowania przedmiotów pirotechnicznych świeżego siana lub tłustych pakułów. W skrzyniach zawierających wyroby pirotechniczne nie wolno pakować razem z nimi innych przedmiotów.

4. Skrzynie zrobione być powinny mocno, z desek najmniej na 22 milimetry grubych, ściany boczne na cynki połączone, dno i wieko przytwierdzone szrubami dostatecznie długimi; wewnątrz wykleić należy skrzynie całkowicie papierem giętkim, mocnym. Zewnętrzne ściany skrzyni powinny być całkiem wolne od przylegających osadów lub powłok z wyrobów pirotechnicznych. Pojemność skrzyni nie powinna przenosić 1·2 metra sześciennego, waga brutto 75 kilogramów. Skrzynie opatrzyć należy zewnątrz napisem wyraźnym „wyroby pirotechniczne z mąki prochowej“ z przydaniem nazwiska osoby posyłającej. Nadto dodać należy do posyłek deklaracją wyszczególniającą oddzielnie rodzaje wyrobów pirotechnicznych, jakoto: rakiety, koła ogniowe, ogień sztuczny salonowe itp.

5. Do każdej posyłki przydane być powinno poświadczenie posyłającego potwierdzające, że przepisy podane wyżej pod 1—4 zostały zachowane.

XXXIX. Bawełna strzelnicza prasowana zawierająca 15 i więcej procentów wody przewożona będzie pod następującymi warunkami:

1. Pakować ją należy w naczyniach nie puszczających wody, trwałych, grube ściany mających. Naczynia te powinny być opatrzone napisem wyraźnym „Bawełna strzelnicza prasowana mokra“. Waga brutto jednego kawałka nie powinna przenosić 90 kilogramów.

2. Nie wolno oddawać ani przewozić jak posyłki pośpieszne. Pociągami osobowymi przewozić nie wolno, mieszanymi zaś wolno tylko na tych szlakach, na których nie kursują pociągi towarowe.

3. Posyłający winien w liście przewozowym poświadczyć podpisem swoim urzędownie uwierzytelnionym, że własności i opakowanie wysyłanej bawełny strzelniczej czynią zadość przepisom wyżej podanym.

4. Bawełnę strzelniczą wolno ładować w tym samym wozie tylko z towarami nie zapalającymi się łatwo.

5. Ładowanie bawełny strzelniczej w tym samym wozie razem z prochem, nabojami do broni palnej ręcznej, wyrobami pirotechnicznymi, lontami lub podpałami jest zakazane.

6. Zresztą przedmioty wymienione pod Nr. XXXVI. wolno za dopełnieniem warunków osobnych przepisanych dla tych przedmiotów przewozić w tym samym wozie razem z bawełną strzelniczą, jeżeli bawełna strzelnicza ma być jednocześnie z temi przedmiotami wyładowana a naczynia, w których znajduje się bawełna strzelnicza nie są opatrzone opakami żelaznymi.

7. Wozy otwarte, używane do przewożenia bawełny strzelniczej powinny być opatrzone oponami.

XL. (1) Bawełna strzelnicza w postaci kosmyków i wełna kleinowa, o ile zawierają najmniej 35 proc. wody, przyjmowane będą do przewozu w naczyniach blaszanych, szczelnie zamkniętych, zapakowanych mocno w trwałych skrzyniach drewnianych.

(2) List przewozowy zawierać ma poświadczenie posyłającego i chemika kolei znanego z podpisami urzędownie uwierzytelnionymi, że jakość towaru i jego opakowanie odpowiada przepisom powyższym.

(3) Gdy wełna kleinowa zawiera mniej odsetków wody, stosowane będą właściwe przepisy, podane pod Nr. XXXVI, 6.

XXI. Cukierki piorunujące będą przyjmowane do przewozu, jeżeli umieszczone są po 6 aż do 12 sztuk w kartonach, zapakowanych następnie w skrzyniach drewnianych.

XLII. Bengalskie wytwory szelakowe bez podpałów (księgi płomienne, świece salonowe, pochodnie, żerdzie świetlne, zapalaki bengalskie itp.) powinny być upakowane starannie w naczyniach z grubej blachy żelaznej lub z drzewa szczelnie fugowanego, mających nie więcej jak 1·2 metra sześciennego pojemności, starannie i tak mocno, żeby cała przestrzeń naczynia była całkowicie wypełniona. Naczynia drewniane powinny być zewnątrz opatrzone napisem, wyrażającym co zawierają.

XLIII. Tasiemki podpalnicze i podpałki (amorces) podlegają następującym przepisom:

1. Pakować je należy w pudełkach tekturowych, najwięcej po 100 podpałów — które zawierają mogą ogółem najwięcej 0·75 grama masy palnej. Z pudełek tych, biorąc ich najwięcej po 12, robić należy rulony a z rulonów, biorąc ich najwięcej po 12, twarde pakiety papierem owinięte.

2. Pakiety wkładać należy do naczyń z grubej blachy żelaznej lub w skrzynie drewniane bardzo mocne, mających, pierwsze i drugie, najwięcej 1·2 metra sześciennego pojemności, nie dokładając

innych przedmiotów, w taki sposób, aby pomiędzy ścianami naczynia a pakietami był przestwór najmniej na 30 milimetrów, wypełniony trocinami, słomą, pakułami lub podobnym materyałem i aby pakiety nie mogły się ruszać lub posuwać nawet w razie wstrząśnienia.

3. Na naczyniach prócz tego co zawierają napisać należy wyraźnie, kto posyła i z której fabryki.

4. Do każdej posyłki dodane być ma świadectwo napisane przez fabrykanta i znanego kolei chemika potwierdzające, że przepisy powyższe Nr. 1 aż do 3 zostały zachowane.

XLIV. Groch piorunujący przewożony będzie pod następującymi warunkami:

1. Pakować go należy po 1000 sztuk, które ogółem nie mają zawierać więcej jak 0.5 grama piorunianu srebra, w pudełkach tekturowych, trocinami napełnionych i papierem owiniętych.

2. Pudełka wkładać należy w naczynia z grubej blachy żelaznej lub w mocne skrzynie drewniane, mające pierwsze i drugie, najwięcej 0.5 metra sześciennego pojemności, nie dokładając innych przedmiotów, w taki sposób, aby pomiędzy ścianami naczynia a pudełkami był przestwór najmniej na 30 milimetrów, wypełniony trocinami, słomą, pakułami lub podobnym materyałem i aby pudełka nie mogły się ruszać ani posuwać w razie wstrząśnienia.

3. Na naczyniach napisać należy wyraźnie prócz tego co zawierają, kto posyła i z której fabryki.

4. Do każdej posyłki dodane być ma świadectwo, napisane przez fabrykanta i znanego kolei chemika, potwierdzające, że przepisy powyższe Nr. 1 aż do 3 zostały zachowane.

XLV. Kwas węglowy w postaci gazu i gaz bagienny przyjmowane będą do przewozu tylko w takim razie, jeżeli ich ciśnienie nie przenosi ciśnienia 20 atmosfer i jeżeli są oddane w naczyniach z żelaza szwejsowanego, przetapianego (Flusseisen) lub ze stali lanej, które próbowane były urzędownie w przeciągu roku przed oddaniem i wytrzymały bez stałej zmiany formy ciśnienie najmniej półtora raza większe od tego, któremu kwas węglowy lub gaz bagienny przy oddaniu ulega. Każde naczynie powinno być opatrzone otworem, dozwalającym obejrzeć ściany wewnętrzne, kłapą bezpieczeństwa, kurkiem do upustu wody, wentylem do napełniania a względnie upustu, jakoteż manometrem i stan jego winien być corocznie urzędownie badany. Na naczyniu, w miejscu łatwo w oczy wpadającym, winien być umieszczony zapisek urzędowy, wyrażający kiedy

i pod jakim ciśnieniem naczynie było badane. W liście przewozowym wyrazić należy, że ciśnienie oddanego do przewozu kwasu węglowego lub gazu bagiennego także przy podniesieniu się ciepłoty aż do 40 stopni Celsiusa nie może przewyższyć ciśnienia 20 atmosfer. Stacya wysyłająca winna przekonać się o zachowaniu przepisów powyższych a mianowicie przez porównanie stanu manometru z zapiskiem, tyczącym się próby, czy naczynia były badane pod dostatecznie wielkiem ciśnieniem.

XLVI. Gazy płynne — kwas węglowy, tlenek azotu, amoniak, chlor, kwas siarczynowy bezwodny i węglan chloru (phosgen) podlegają następującym przepisom:

1. Płyny te wolno oddawać do przewozu tylko w naczyniach z żelaza szwejsowanego, przetapianego (Flusseisen) lub stali lanej węglan chloru (phosgen) oprócz tego także w naczyniach miedzianych, które

a) na próbie urzędowej, odbywającej się dla kwasu węglowego, tlenku azotu i amoniaku co trzy lata, dla chloru, kwasu siarczanego i węglanu chloru co rok, wytrzymały bez stałej zmiany formy i szczelności ciśnienie wewnętrzne szczegółowo pod 2 podane;

b) opatrzone są napisem urzędowym w sposób trwały w miejscu łatwo dostrzedz się dającym, umieszczonym a podającym wagę naczynia próżnego, łącznie z wentylem i kłapą ochronną lub zatyczką, jakoteż dozwoloną ilość płynu w kilogramach stosownie do postanowień pod 2 i dzień ostatniej próby wytrzymałości;

c) (1) mają osłony dla ochrony wentylów mocno przysrubowane, zrobione z tego samego materyału co naczynia.

(2) U naczyń wysyłkowych miedzianych do węglanu chloru (phosgen) osłony ochronne mogą być także z żelaza kutego.

(3) Naczynia powinny być opatrzone urządzeniem, któryby im toczyć się niepozwalał.

(4) Nadto naczynia do węglanu chloru (phosgen) zamknięte być mogą zamiast wentylami, także przysrubowanymi zatyczkami bez osłony ochronnej. Zatyczki te powinny zamykać tak szczelnie, żeby woń tego co się w naczyniu mieści nie dawała się uczuwać.

2. Ciśnienie wewnętrzne na każdej próbie naczyń zastosować się mające i największa dozwolona ilość płynu wynosić powinny:

- a) dla kwasu węglowego i tlenku azotu: 250 atmosfer a 1 kilogram płynu na każde 1·34 litra pojemności naczynia. Jeżeli np. naczynie mieści w sobie 13·40 litrów wody, powinno zawierać w sobie nie więcej jak 10 kilogramów płynnego kwasu węglowego lub tlenku azotu
- b) dla amoniaku: 100 atmosfer a 1 kilogram; płynu na każde 1·86 litra pojemności naczynia;
- c) dla chloru: 50 atmosfer a 1 kilogram płynu na każde 0·8 litra pojemności;
- d) dla kwasu siarkowego i węglanu chloru (phosgen): 30 atmosfer a 1 kilogram płynu na każde 0·9 litra pojemności.

3. Naczyń napełnionych gazami płynnymi nie wolno rzucać i takowe nie powinny być wystawiane na działanie promieni słonecznych ani na ciepło pieca.

4. Do przewożenia używać należy tylko wozów krytych lub wyłącznie do tego urządzonych kotłowych, które opatrzone być powinny drewnianymi nakryciami.

XLVII. Chlorek metylu przewożony będzie tylko w grubych naczyniach metalowych szczelnie zamkniętych i otwartymi wagonami. W miesiącach kwietniu aż do października włącznie posyłki takie opatrzone być winny osłonami na koszt posyłającego.

XLVIII. Trójchlorek fosforu, tlenochlorek fosforu i chlorek acetylowy przewozić wolno tylko:

albo

1. w naczyniach ołowianych lub miedzianych, całkiem szczelnych i dobrem zamknięciem opatrzonych

albo

2. w naczyniach szklanych; w tym jednak przypadku z zachowaniem następujących przepisów:

- a) do przewożenia używać wolno tylko flasz szklanych z grubymi ścianami, zamkniętych korkami szklanymi dobrze doszlifowanymi. Korki szklane oblać należy parafiną a dla zabezpieczenia tego okitowania owinąć potrzeba korek flaszki osłoną z papieru pergaminowego, a takową na szyjce flaszki obwiązać;
- b) flaszki szklane, jeżeli zawierają w sobie więcej niż 2 kilogramy, zapakować należy w naczyniach metalowych, uchami opatrzonych, w nich zaś tak ustawić, żeby od ścian oddalone były na 30 milimetrów; przestwory poutykać należy całkowicie ziemią wymoczkową wysuszoną, w taki sposób, żeby flaszki nie mogły się bynajmniej poruszać;

- c) flaszki szklane, zawierające w sobie aż do 2 kilogramów, przyjmowane będą do przewiezienia także w grubych skrzyniach drewnianych, opatrzonych uchami i podzielnymi ścianami wewnątrz na tyle przegród, ile flaszki się posyła. W jednej skrzyni nie wolno pakować więcej jak cztery flaszki. W skrzyniach ustawiać należy flaszki tak, żeby od ścian oddalone były o 30 milimetrów; przestwory poutykać należy całkowicie ziemią wymoczkową, wysuszoną, w taki sposób, żeby flaszki nie mogły się bynajmniej poruszać;
- d) na wiekach naczyń pod b i c wzmiankowanych, podać należy co zawierają i umieścić sygnum szkła.

XLIX. Pięciochlorek fosforu (Phosphor-superchlorid) podlega przepisom podanym pod Nr. XLVIII a o tyle, że opakowanie pod 2 b przepisane, potrzebne jest dopiero wtedy, gdy flaszki zawierają w sobie więcej niż 5 kilogramów. Gdy flaszki zawierają w sobie aż do 5 kilogramów, dostatecznym jest opakowanie przepisane pod 2 c.

L. (1) Nadtlenek wodu (Wasserstoffsperoxyd) oddawać należy w naczyniach nie wstrzymujących przystępu powietrza, przewozi się zaś go tylko wagonami krytymi lub otwartymi pod zamknięciem oponowem.

(2) Jeżeli płyn ten posyła się w baniach, flaszach lub kamionkach, naczynia powinny być dobrze zapakowane i zamknięte w osobnych mocnych skrzyniach lub koszach, uchami opatrzonych.

LI. Przetwory otrzymane z olejku terpentynowego i spirytusu lub spirytusu i żywicy jak lakiery spirytusowe i suszące podlegają następującym przepisom:

1. (1) Jeżeli przetwory te przesyłane są w baniach, butlach lub kamionkach, naczynia powinny być szczelnie zamknięte, dobrze opakowane i zamknięte w osobnych naczyniach, opatrzonych mocnymi przyrządami do wygodnego noszenia lub w koszach plecionych.

(2) Jeżeli się posyła w naczyniach metalowych, drewnianych lub gumowych, naczynia te powinny być całkiem szczelne i opatrzone dobrymi zamknięciami.

2. Przetwory cuchnące z olejku terpentynowego i żywicy wolno przewozić tylko otwartymi wozami.

3. Co się tyczy pakowania razem z innymi przedmiotami, porównaj przepisy pod XXXV.;

LII. (1) Natłuszczone opiłki żelazne i stalowe (pochodzące z wiercenia, toczenia itp.) tudzież pozostałości z redukcji nitrobenzolu z fabryk aniliny, o ile nie są oddane

w naczyniach zapakowanych z blachy żelaznej szczelnie zamkniętych, przewożone będą tylko wozami żelaznymi z wiekami, lub pod zamknięciem oponowem.

(2) W liście przewozowym wyrażone być powinno, czy opłki żelazne i stalowe są natłuszczone lub nie, w przeciwnym bowiem razie uważane będą za natłuszczone.

LIII. Papier napojony tłuszczem lub oliwą, tudzież tutki z takiego papieru przewożone będą wagonami krytymi lub otwartymi pod zamknięciem oponowem.

LIV. Do przewozu pospolitego kwasu azotowego i serwaseru stosują się przepisy podane wyżej pod XV z wyjątkiem 6 i 7. Nadto, o ile przedmioty te posyła się w baniach, fiaskach lub kamionkach, zachowywać należy jeszcze następujące postanowienia:

1. Materiały używane do upakowania bań, fiask lub kamionek w naczyniach albo koszach plecionych, jakoto słoma, siano itp. powinny być tak mocno nasycone rozczynem chlorku wapna, żeby nie mogły zapalić się przez bezpośrednie zetknięcie się z płomieniem. Zamiast rozczynu chlorku wapna można także użyć za środek do nasycenia rozczynu siarczanu sodu, chlorku sodu, chlorku magnezu, siarczanu magnezu lub chlorniku żelaza.

2. Przy ładowaniu i wyładowaniu nie wolno naczyń lub koszów wozić na wózkach, ani też nosić na ramionach lub na plecach, lecz trzeba tylko nosić za ucha u nich będące.

3. Naczynia lub kosze trzeba przywiązać do ścian wozu kolejowego i ze sobą powiązać sznurkami. Ładować nie wolno jednych nad drugimi, lecz tylko obok siebie w warstwie pojedynczej.

LV. Gnój stajenny, jakoteż inne ekskrementa i materiały wychodkowe, przewożone będą tylko całymi wagonami i przyjmowane być mogą pod następującymi dalszemi warunkami:

1. Naładowanie i wyładowanie skutecznić ma posyłający i odbierający, do których też należy wyczyszczenie za każdym razem miejsc do ładowania i wyładowania podług rozporządzenia zarządu.

2. Zarządowi służy prawo wyznaczania czasu i terminu naładowania i wyładowania, tudzież przywiezienia i wywiezienia, jak niemniej pociągu, którym przewóz ma być skuteczniejszy.

3. Gnój stajenny suchy, przewożony będzie nieopakowany otwartymi wagonami pod okryciem oponowem, którego dostarczyć ma posyłający.

4. Inne ekskrementa i materiały wychodkowe — jeżeli niema osobnych urządzeń do ich przewozu — przewożone być mogą tylko w grubych naczyniach, szczelnie zamkniętych i otwartymi wagonami. W każdym razie użyć należy środków zapobiegających ile możliwości wyciekaniu masy i płynu i rozszerzaniu się smrodu. Na tę ostatnią okoliczność należy mieć wzgląd także przy ładowaniu i wyładowaniu.

5. Razem z innymi towarami ładować nie można.

6. Kolej żelazna żądać może, aby przewozowe opłacono z góry przy oddaniu.

7. Koszta odwiezienia, gdyby było potrzebne, ciężą na posyłającym a względnie na odbiorcy.

LVI. Żołądki cielęce świeże przyjmowane będą do przewozu tylko w naczyniach nie przepuszczających wody i pod następującymi warunkami:

1. Żołądki powinny być oczyszczone z wszelkich pozostałości pokarmu i nasolone w taki sposób, żeby na każdy żołądek wypadało najmniej 15 aż do 20 gramów soli kuchennej.

2. Przy pakowaniu trzeba na dno naczynia i na najwyższą warstwę żołądków nasypać tyle soli, żeby obie warstwy miały mniej więcej po 1 centymetrze grubości.

3. W liście przewozowym posyłający winien potwierdzić, że przepisy 1 i 2 są zachowane.

4. Kolej żelazna może żądać, żeby przewożne zapłacono przy oddaniu.

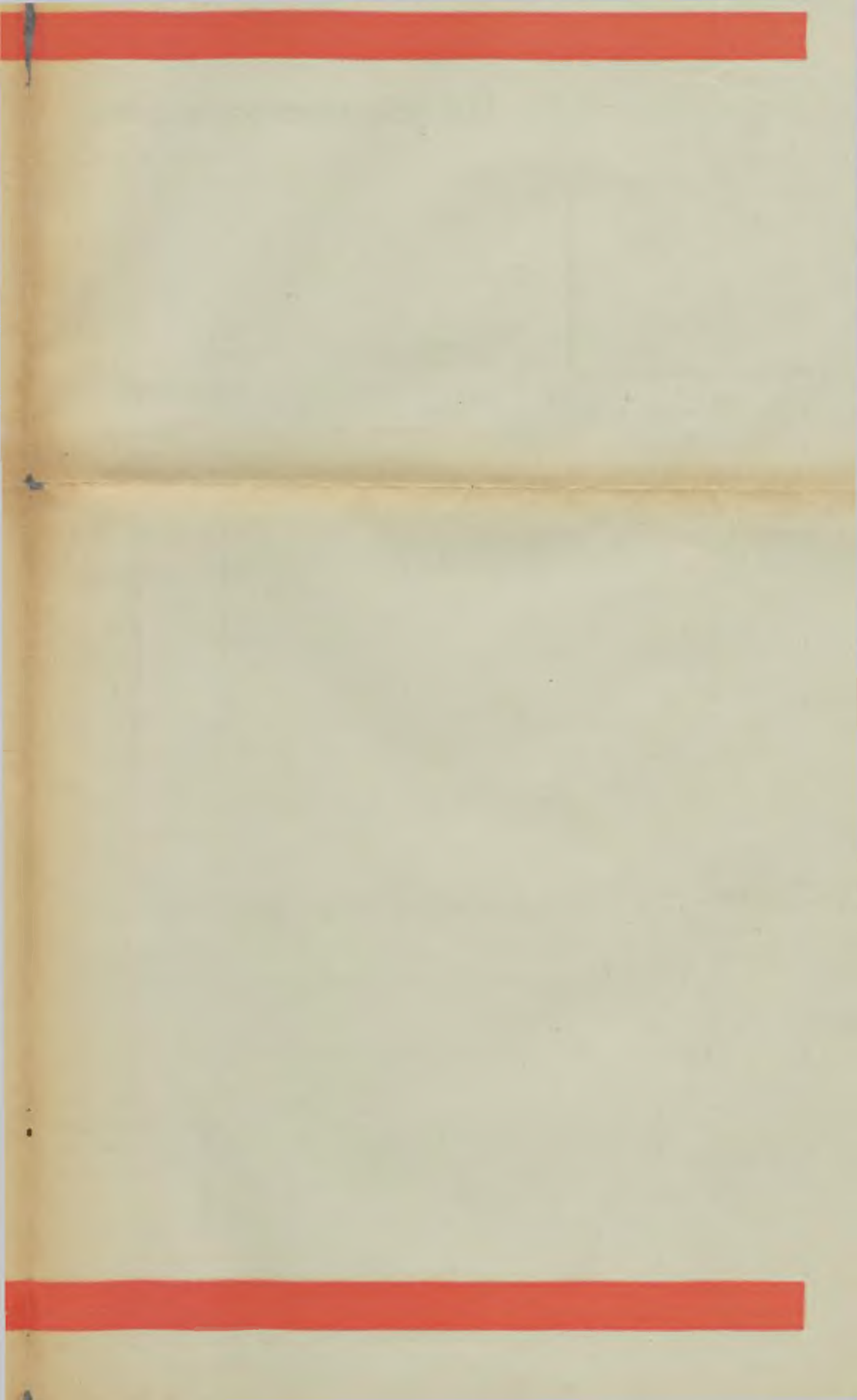
5. Koszta odwiezienia, jeżeli jest potrzebne, ponosi posyłający lub odbiorca.



Faint, illegible text in the top section of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

Large area of very faint, illegible text in the middle section of the page, likely bleed-through from the reverse side.





Oświadczenie.

— ❖ —

Ekspedycja towarowa kolei żelaznej

w..... na moją (naszą) prośbę przyjęła towary niżej wyszczególnione, które stosownie do listu przewozowego z dnia dzisiejszego opatrzone są znakami niżej wyrażonemi celem przewiezienia koleją żelazną do.....

a mianowicie:

.....

.....

Uznaję (jemy) niniejszem wyraźnie, że towary te oddane zostały do przewozu

nieopakowane

*)

w wadliwym opakowaniu, jakoto:

.....

.....

.....

.....

i że to w liście przewozowym przeze mnie (przez nas) jest przyznane.

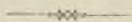
....., dnia.....^{go}.....18.....

*) Stosownie do okoliczności trzeba albo wyraz „nieopakowane“ albo wiersz „w wadliwym opakowaniu, jakoto“ przekreślić.

Jeżeli posyłka składa się z kilku kolli, uznanie ograniczyć należy do tych sztuk, które albo są nieopakowane albo mają wadliwe opakowanie.



Zlecenie późniejsze.



..... dnia 18.....

Ekspedycją towarową..... kolei żelaznej w.....
upraszam (my), żeby posyłki za listem przewozowym z dnia.....

..... 18..... oddanej

do.....

w.....

adresowanej a mianowicie

Znaki i numera	Ilość	Sposób opakowania	Co zawiera	Waga w kilogramach

nie wydała odbiorcy w liście przewozowym wymienionemu, lecz

1. żeby ją zwróciła tutaj pod moim adresem.

2. żeby ją posłała do w..... stacya.....

kolei żelaznej.....

(Podpis.)

Uwaga. Te części wzoru, które nie stosują się w danym przypadku, należy przekreślić.

W przypadku pod Nr. 2 przewidzianym wolno wymienić tylko odbiorcę w pierwotnej stacyi przeznaczenia albo w stacyi pośredniej.