

640.

Rozporządzenie Ministra Kolei

z dnia 1 lipca 1924 r.

o zmianach i uzupełnieniach części I taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt.

Na mocy ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. № 57 poz. 580) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych zarządza się co następuje:

§ 1. W części 1-ej taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt „Przepisy Przewozowe”. (Dz. U. R. P. z 1921 № 65 poz. 414) wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W art. 54 ust. 2 dodaje się postanowienie wykonawcze III następującej treści:

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

W art. 55 ust. 1 uzupełnia się zdaniem następującym:

„Minister Kolei może jednak w drodze wyjątku przy przewozach, bądź stałe i regularnie powtarzają-

cych się, bądź mających ściśle lokalne znaczenie, zezwolić na odstępstwo od powyższego postanowienia”.

W art. 56 ust. 1. f). W postanowieniu wykonawczem skreśla się słowa „i klasyfikacji towarów (część III taryfy)” a w ich miejsce wstawia się słowo „taryfowej”.

W ustępie 10, zdanie drugie otrzymuje brzmienie następujące: „Kolej nie przyjmuje listów przewozowych poprawionych, podskrobanych i nadmiernie zabrudzonych. Listy przewozowe zawierające poprawki, może kolej przyjąć, jeżeli odnośną poprawkę nadawca potwierdzi swym podpisem”.

W art. 59 ust. 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„Czy przesyłkę ma załadować kolej, czy nadawca, postanawia taryfa, o ile niniejsze przepisy nie zawierają już pod tym względem postanowień, lub o ile nie zamieszczono w liście przewozowym powołania się na osobną umowę, zawartą w tym względzie między nadawcą a koleją”. W końcu tego artykułu dodaje się nowy ustęp 3 o brzmieniu następującem:

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

W art. 63 ust. 5 w zdaniu drugim, skreśla się słowa:

„w miarę możliwości”, a po słowach „zamawiająca wagony” dodaje się zdanie: „O dostarczeniu wagonu w terminie innym niż został ustalony przez nadawcę, powinien on być o tem przez kolej powiadomiony”. Ostatnie zdanie tego ustępu uzupełnia się następującymi słowami: „oraz złożenia w ekspedycji listu przewozowego”.

W postanowieniu wykonawczem II do tegoż ustępu 5, po zdaniu pierwszym dodaje się nowe zdanie:

„Przy wagonach specjalnych należy w zamówieniu podać jaka ładowność wagonu jest pożądana”. Dodaje się do tegoż ustępu 5-go postanowienie wykonawcze III o następującem brzmieniu:

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

W artykule 64 dodaje się postanowienie wykonawcze o brzmieniu następującem:

„(Post. wyk.). Towarów łatwo ulegających zepsuciu, tudzież przedmiotów wymienionych w paragrafie 54 ustęp 2, nie przyjmuje się do czasowego przechowania”.

W art. 67 ust. 2 dodaje się w końcu zdanie: „Kolej wówczas ma prawo obliczyć przewożne odpowiednio do wskazań nadawcy”. Poza tem skreśla

się ustęp 4, zaś ustępy 5 i 6 otrzymują numerację 4 i 5.

W art. 68 ust. 1 uzupełnia się postanowieniem wykonawczem o brzmieniu następującem:

„(Post. wyk.) Sposób obliczania opłat wymienionych w ust. 1 podany w taryfie (część II—V)”.

W art. 70 ust. 3 w zdaniu pierwszym skreśla się słowo „faktycznie”.

W art. 75 postanowienie wykonawcze uzupełnia się ustępem nowym o brzmieniu następującem:

„w myśl p. d) 3-go dla następujących szlaków:

- 1) Łuniniec włącznie — Mikaszewice włącznie,
- 2) Łuniniec — Baranowicze wyłącznie,
- 3) Brześć wyłącznie — Chełm wyłącznie,
- 4) Grodno wyłącznie — Suwałki włącznie,
- 5) Mosty wyłącznie — Grodno wyłącznie,
- 6) Mołodeczno wyłącz. — Olechnowicze włącznie,
- 7) Króleszczyzna włącznie — Lyntupy włącznie,

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

W art. 76 ust. 2 w zdaniu drugim słowa: „w punkcie 11-ym” zmienia się na: „w punkcie 10-ym”.

W art. 92 ust. 1 uzupełnia się postanowieniem wykonawczem o brzmieniu następującem:

„(Post. wyk.). Opłata na ubezpieczenie dostawy podana jest w Wykazie opłat dodatkowych (część II taryfy)”.

W załącznikach do Przepisów przewozowych (Dz. U. R. P. 1920 № 16, poz. 82 i z 1922 r. № 113, poz. 1028) wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W załącznikach C. № 1 i C. № 2 formularza listu przewozowego (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 16 poz. 82) zamieszcza się nad rubryką: „Podpis i dokładny adres nadawcy” rubrykę: „Miejsce i data sporządzenia listu przewozowego”. Równocześnie zamiaść rubryki „Opłacono za przewóz zgóry (literami)” przywraca się dawne brzmienie a mianowicie „Oświadczenie nadawcy co do opłat uiszczonych zgóry”.

W załączniku G. (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 113 poz. 1028) w § 5), w ust. 2 skreśla się zdanie pierwsze natomiast dodaje się nowy ustęp 3 o brzmieniu następującem: „3. Ładunek na wagonach otwartych może wystawać poza czołownice wagonów tylko tak daleko, aby między wystającym ładunkiem, a tarczami nieściśniętych zderzaków, pozostawała przestrzeń wolna, wynosząca conajmniej 40 cm. przy wysokości od powierzchni szyn do 2 metrów, powyżej zaś 2 metrów conajmniej 20 cm. Oprócz tego dla umożliwienia zakładania sprzęgła należy zostawić wolne miejsce nad hakiem, najmniej 20 cm. w górę i najmniej 20 cm. w bok od jego środka (patrz rysunek 19). Jeżeli ładunek wystaje poza czołownicę więcej niż na to pozwala przepis powyższy, należy dodać wagon ochronny”.

Pod tytułem: „2. Wyżej burt bocznych” wstawia się „Par. 6”.

W Par. 7. w ust. 1 w wierszu trzecim po słowie „gwóździami” dodaje się słowa „długości conajmniej 75 mm”.

Po rozdziale D. dodaje się nowy rozdział E. o brzmieniu następującem:

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

§ 16.

Skrzynie należy ładować wprost na podłogę wagonu.

§ 17.

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

§ 18.

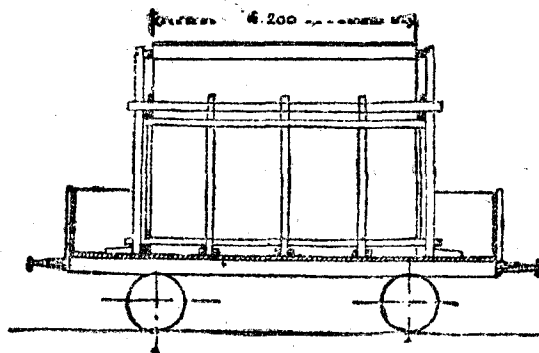
Skrzynie należy ładować w sposób chroniący je od przewrócenia się, lub przesunięcia w kierunku ścian czołowych czy bocznych wagonu. W tym celu należy przybić lub przyśrubować do podłogi

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

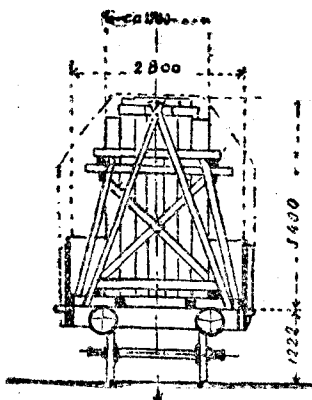
§ 19.

W miarę potrzeby, w każdym razie przy wysokości conajmniej 2 m. należy zabezpieczać skrzynie przed obaleniem przez umieszczenie podpór bocznych po obu stronach czołowych skrzyń. Podpory należy sporządzać z łupanych okrągłaków, o średnicy conajmniej 12 cm. Końce ich winny być skośnie ścięte i wygładzone, a ponadto przybite względnie przyśrubowane tak do skrzyń, jak i do podłogi wagonu. Punkt oparcia tych podpór winien znajdować się conajmniej w $\frac{2}{3}$ wysokości skrzyń. Podpory te powinny tworzyć z podłogą wagonu kąt nie większy niż 70 stopni, zaś ze skrzyniami nie mniejszy niż 20 stopni. O ile podpory te nie wspierają się o podłogę tuż u ścian bocznych wagonu, należy je zabezpieczyć przed obsunięciem się, przez przybicie kłoców lub podkładów grubości 6 do 10 cm. (patrz następujące rysunki).

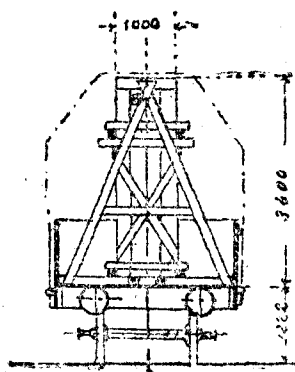
Rys. № 31.



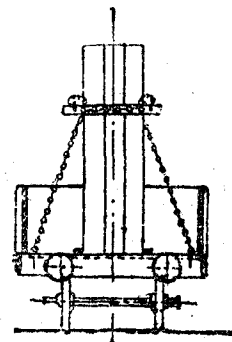
Rys. № 32.



Rys. № 33.



Rys. № 34



§ 20.

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

§ 21.

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

§ 22.

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

§ 23.

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

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

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

Minister Kolei: *Tyszka*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*