

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos XXXVI. — Izdan in razposlan dne 3. julija 1872.

90.

Ukaz trgovinskega ministra od 1. julija 1872,

o vvédbi novega krétnega pravilnika železnicam kraljevín in dežel, zastopanih v državnem zboru.

Na podlogi člena VIII v zakonu od 24. decembra 1867 (Drž. zak. št. 4 iz 1868. leta) zazdelo se mi je, ukazati, naj priloženi krétni pravilnik, v katerem so določila, kako je odpravljati ljudi, popotni pratež (robo), mrlíče, vozila in živali, ter tudi blago, začénsi od 1. avgusta 1872, po vseh železnicah kraljevín in dežel, zastopanih v državnem zboru, dobode moč v krájevnm in zvezoválnem občilu, ter tudi v občilu sè železnice na železnico.

Posebna določila posameznih železnocestnih uprav ali železnocestnih zvez imajo poleg tega pravilnika veljavo samo tedaj, ako so sprejeta v dotične tarife, ter ako si niso v križ z naredbami tega pravilnika nego jih pač samo dopolnjávajo, ali ako občinstvu naklanjajo ugodnejše uvete (pogoje).

Kraljevsko-ogerski minister za občevanje, s katerim sem o tem stopil v dogovor, ob enem napravlja enako uredbo železnicam po deželah ogerske krone.

Banhans s. r.

Krétni pravílnik

železnicam kraljevín in dežel, zastopanih v državnem zboru.

A.

Odpravljanje ljudíj, popotnega pratéža, mrlíčov, vozíl in živih živalíj.

I. Splošna določila.

§. 1.

Dolžnosti služnega osebja.

Pri železnicah v službo postavljeno osebje ima dolžnost, da se z občinstvom véde skromno in uljudno a vendar odločno in tudi ugodljívo, znotraj služnih mej, katere so mu odkazane.

Redna opravila svoje službe treba da zvršuje brezplačno; strogo mu je zabranjeno, zánja od občinstva prejemaní daríla.

Služnemu osebju je prepovedano, kaditi, kadar ima v službi posle z občinstvom.

§. 2

Pravice služnega osebja.

Občinstvo je dolžno, izpolnjevati služne uredbe tega osebja, kadar je v uniformi ali ima na sebi služna znamenja.

§. 3.

Razsojevanje prepírov.

Prepire mej občinstvom in mej služnim osebjem na postajah razsoja postajski načélnik, a mej vožnjo voditelj vlaka.

O p o m n j a. Eoak krétni pravílnik je kraljevsko-ogerski minister za občevanje postavil železnicam po deželah ogerske krone.

§. 4.

Pritoževanje.

Pritožbe se morejo služnim glavarjem zglaševati ustno ali pisмено in tudi vpisovati v pritožno knjigo, ki jo ima vsaka postaja.

Upraviteljstvo treba da odgovori o vseh pritožbah, katere se zglásijo s pritožnikovim imenom in prebivališčem. Pritožbe o služnem človeku naj, kar se dá, na tanko zaznamenajo njegovo ime, številko ali kak znak njegove uniforme.

§. 5.

Stopanje v kolodvore in na železnico.

Stopati v kolodvore in na železnico zunaj prostorov, občinstvu zmirom ali samo časi v odprtje odločenih, zabranjeno je vsacemu, razen tistih ljudij, kateri so v to upravičeni po določilih pravilnika železnocestne policije.

§. 6.

Utesnjena dolžnost, kar se tiče prevážanja. S čim se plačuje.

Odpravljanju ljudij, živalij in stvari se je móci samo tedaj upréti, kadar ovirajo prezredne zapreke ali višja sila, ali kadar se ne izhaja s pravilnimi vozili.

V plačilo je, razen drobiža, povsod take zlate in srebrne novce, kateri imajo zakonit kurz na sosednjih železnicah, jemati po tistem kurzu, ki ga je postavila železnocestna uprava in ki je pri vsacem odpravnistvu nabit v javno razglasilo, kolikor tega jemanja sploh ne brani kaka zakonita prepoved.

II. Posebna določila.**a) Odpravljanje ljudij.**

§. 7.

Vozni črteži. Nalašč dovoljene voznje. Odvozna doba.

Ljudje se odpravljajo po meri javno razglašanih ter na vseh postajah na videž obešenih voznih črtežev, iz katerih je tudi videti, kaki razredi vozov tekó s katerim vlakom.

Voznje nalašč se dovoljujejo samo po razsodilu železnocestne uprave.

Postajske ure na kolodvorih so za pravilo, po katerem odhajajo vlaki.

§. 8.

Vozarina od ljudij.

Vozarino od ljudij ustanavlja tarifa, na vseh postajah na videž obešena.

§. 9.

Prodajanje voznih kart. Nazaj jemanje kupljenih voznih kart.

Prodajanje voznih kart na takih postajah, kjer malo svéta prihaja in odhaja, more se zahtevati samo zadnje pol ure, a na takih, kjer je več svéta, vso uro pred odhodom tistega

vlaka, s katerim potnik hoče odriniti, in če je mej dvema vlakoma, po istem potu namerjenima, še menj časa vmes, tedaj samo v tem času. Kdor 5 minut pred vlakovim odhodom še ne kupi vozne karte, ta je nema pravice dobiti.

Vozarina, kolikor je pristoji, naj se našteta pripravi, da ne bode pomude z novčnim menjevanjem.

Vozne karte dajó pravico do primernega razreda vozov, če so v njem še prostori ali oziroma če jih še kaj ostane, kadar se poprejšnji vozovi nadomestijo z drugimi. Ako se potniku ne odkaže prostor, primeren njegovi vozni karti, niti se mu ne more dati za kaj časa prostor v višjem razredu vozov, na izvolji mu je, da svojo vozno karto zamenja za vozno karto nižjega razreda ter da se mu zopet povrnejo novci, kolikor jih je bil poprej več dal, ali da se ne odvéze (odpelje) a vozaríno zahteva nazaj.

Vsakakor imajo potniki, s prohodnimi kartami dospévši, prednost pred ónimi, kateri na novo dohajajo.

§. 10.

Vozne karte in njih veljavnost. Znižana vozarína od otrok.

Vozna karta imenuje postaje, od koder in do koder se vožnja zahteva, potem vozaríno od tistega razreda vozov, s katerim potnik hoče oditi, če vozarína morebiti ne omahuje z novčno vrednóto (valuto) vred, napósled čas ali vlak, za katerega karta veljá. Na vsaki karti je s kólekom (štempljem) naudarjen čas ali vlak, za katerega je veljavna, da torej utegne vsak potnik takój videti sam, ali res karta kaže tja, kamor on iti namerja.

Potnikom je dovoljeno, mej vožnjo izstopati na vmesni postaji, da se do postaje svoje namere odvezó (odpeljó) potem z drugim vlakom, kateri še ta ali prihodnji dan tja odide ter nema višjih tarifnih postavkov. A taki potniki treba da na dotični vmesni postaji mahoma, ko pridejo z vlaka, svojo karto dadé postajskemu načelniku, kateri zaznamená nanjo, da se jej je veljavnost podaljšala.

Otroci izpod 10 let se odpravljajo za znižano vozaríno.

Če je dvomiti, kolikóletni so otroci, naj rzsodi izrek najvišjega uradnika, navzočnega pri pregledovanji.

Od takih otrok, ki jih je treba še nositi, da torej nemajo svojega posebnega prostora, nij nič plačila.

§. 11.

Zamenjavanje kupljenih voznih kart.

Kupljene vozne karte zamenjavati za karte višjih razredov je potnikom do 10 minut pred vlakovim odhodom nezabranjeno, če doplačajo, kolikor je razločka v ceni, ako namreč imajo višji razredi še prostorov. Na vmesnih postajah mej vožnjo more potnik samo tedaj zahtevati, da preíde na prostor višjega razreda, kadar karto, slovóčo na njegove namere mesto, dokupi tako, da ima cene z novei vred, že danimi za poprej kupljeno karto, končí toliko, kolikor je vozaríne v višjem razredu.

Že kupljena karta višjega razreda se more za karto nižjega razreda zamenjati samo ob tistem slučaji, o katerem govori §. 9.

§. 12.

Odkazovanje prostorov.

Ne prodajejo se posamezni, določeni prostori, ter nikdo jih ne more poprej sebi izgovarjati.

Služno osebe ima pravico, ter ako zahtevajo potniki, celó dolžnost, odkazovati jim prostore. Gospé, katere potujejo same, treba devati, ako zahtevajo, kar se največ dá, samo z gospémi vkúpe v en kupé. Vsak vlak imej konči po en kupé za same gospé v družem in tudi v tretjem razrédu vozov. Na vozéh, izdelanih po ameriški uredbi, naj se to določilo izpolnjuje samo s tistimi izpremembami, ki jih ukazuje ta uredba.

§. 13.

Težavnih ljudij izločevanje od voznje.

Môči je ljudi, kateri bi zaradi kake vidne bolezni ali zaradi česa drugega sè svojim soselstvom očividno težili druge potnike, izločiti, da niti z drugimi vkupe niti dalje ne potujejo, ako ne plačajo posebnega kupéja. Vozarina, če so jo dali, naj se jim vrne, ako jim nij dovoljeno, odpotovati. Spázi se li stóprv mej potjo, da kateri spada k ljudém te vrste, naj se od daljéjše voznje izloči na prvi postaji, če se poseben kupé ne more plačati in dati njemu v rabo. Vozaríno od sebe in od pratéža dobode povrneno za tist kos, kar se ga še nij prevézel (prepeljal).

§. 14.

Čakálnice, odpravištva voznih kart in pratéža. Prigléd nad voznimi kartami.

Čakálnice treba najpozneje po eno uro, in odpravištva voznih kart in pratéža na takih postajah, kjer več svéta prihaja in odhaja, tudi najpozneje po eno uro, a na tistih postajah, kjer je menj svéta, odpirati konči po pol ure pred odhodom vsacega vlaka.

Potnik treba da kupljeno karto, ako se zahteva, pokaže ob vhodu v čakálnico in ob vstopu na voz. Karto naj potnik mej vožnjo ima pri sebi, dokler se mu zopet ne odvzame.

Potnik, zatečen brez veljavne vozne karte, treba da od vsega kosa, kolikor se ga je prevézel (prepeljal), in če se mahoma nedvomno ne dokaže, na kateri postaji je vstopil, tedaj od vsega kosa, kar ga je vlak do tedaj pretekel, dvakrat plača navadno vozaríno, a najmenj, kar naj dá, to je tri goldinarje. Nego tist potnik, kateri, vstopivši na ljudonosni voz, takój nepozvan opravišku ali voditelju vlaka zglási, da karte kupiti nij mogel zato, ker se je zakesnèl, plača za 50 kr. povišano vozaríno, ako je sploh še puščen, da se z vlakom odvèze, česar nema pravice zahtevati.

Kdor se ustavlja takój plačati, môči ga je izposaditi.

§. 15.

Vstop na vozove.

Znamenje za vstop na vozove se daje z dvema razločenima udarcema ob zvonec.

§. 16.

Zamuda odvozne dobe.

Ko je parna píščal na lokomotivi zapela odvozno znamenje, nij môči nikomur več dati, da bi se še odvèzel s tem vlakom. Prepovedano in kaznílno je vsako poskuševanje vstopa in vsaka pripomoč k njemu, kadar so vozovi že jeli teči.

Potnik, zamudivši odvozno dobo, nema pravice niti zahtevati, da se mu povrne vozarína, niti iskati kake druge odméne (odškodbe).

§. 17.

Kako je delati na vmesnih postajah. Odpiranje in zapiranje vrat na vozovih.

Kadar se pride na postajo, treba na glas klicati, kako je ime tej postaji, in tam, kjer je pomuda določena, povedati, koliko pomude bode; klicati je tudi, ako se morebiti dozdanji vozovi nadomestijo z drugimi. Ko se vozovlak ustavi, treba na óni strani, katera je v izstop odločena, odpreti vrata tistim vozóm, ki so namenjeni potnikom, gredočim samo do te postaje. Vrata ostalih vozov se odpró edino tedaj, če kdo zahteva.

Kdor na kaki vmesni postaji odide sè svojega sedeža tako, da nič nij položil nanj, bodi potlej zadovoljen z drugim sedežem, ako se v tem njegov zaséde.

§. 18.

Nenavadni pomudki na odprti cesti.

Ako bi se zaradi kakih zaprék bilo treba dalje časa ustaviti zunaj postaje, smejo potniki samo tedaj izstopiti, kadar jim voditelj vlaka izréčno dovoli. Potniki naj se takój potlej umaknejo s koléje železne ceste in ob prvem znamenji s piščáljo tudi zopet gredó vsak na svoj prostor.

V znamenje, da pojde vožnja dalje, parna piščal trikrat zazvižga. Kdor še nij vstopil, kadar se piščal tretjič glási, izgubi pravico, zahtevati, da bi ga vlak dalje odnesel.

§. 19.

Kako je biti mej vožnjo ter ob vstópanji in izstópanji.

Mej vožnjo se nikdo ne sme v stran iztezati iz voza, naslanjati na vrata ali stopati na sedeže.

Če zahteva tudi samo en potnik, naj se zapró okna tiste strani, kjer veter piha.

Potniki si zaradi vstopa in izstopa ne smejo sami odpirati vrat na vozéh, nego dadé naj služnemu osebju odpirati, niti ne smejo vstopati in izstopati, predno vlak mirno ne obstojí.

Vsak potnik bodi vedno daleč proč od koléj in mašin, ter nikdo ne odhajaj s kolodvora v drugo razen v tisto stran, katera je v to odkazana.

§. 20.

Okvarba vozov.

V odméno (odškodbo) za ubita okna je taksa, in kadar se zgodí kaj tacega, tedaj ustanovljene vsote služno osebje takój pobere od njega, kdor je to storil. A ta sme zahtevati, da se mu taksa pokaže. Uprava železne ceste ima tudi oblast, kadar se vozovi od znotraj umažejo, zavése raztrgajo i. t. d., zahtevati odméno, ter jo takój dajati pobirati od tistega, kdor to storí.

§. 21.

Zakesnéli vlaki. Prekínena vožnja.

Zakesnéli odhod ali prihod vlakov ne daje pravice, da bi se zaradi tega moglo kaj zahtevati od železnocestne uprave.

Izostala ali prekínena (prejénjana) vožnja upravičuje samo do tega, da se sme nazaj zahtevati vozarína, plačana od kosa, kolikor ga vlak nij pretekkel.

Če narurni prigodki ali drugačne zapreke vožnjo po kacem kosu železne ceste ustavijo, tedaj se bode skrbelo, kolikor se more, da bodo prevažala do odprtega kosa ceste druga vozila dotlé, dokler se o vsacem posameznem prigodku ne ustanoví posebna uredba. A potniki ne morejo zahtevati, da bi jih druga vozila dalje odpravljala za tiste pristojbine, kar so jih plačali od vožnje po železnici.

§. 22.

Jemanje psov s saboj i.t.d. Kadèž tabaka. Jemanje takih stvari s saboj, ki so opasne (nevarne) zaradi ognja.

Psov in drugih živalij nij smeti s saboj jemati v ljudonosni voz. A izneti so mali psički, nošeni v naročji, ako se temu ne upró ostali potniki istega kupéja.

Tabak je dovoljeno kaditi po vseh razredih vozov, a v I. razredu samo tedaj, ako na to pristanejo vsi ostali potniki istega kupéja, če vlak v tem razredu nema posebnih kupéj kadéčim ljudém. Vsak ljudovozni vlak treba da ima nekadéčim ljudém kupéje družega, in kjer se dá, tudi tretjega razreda. Tabačne pipe naj bodo s pokrovi.

Stvarij, opásnih zaradi ognja, dalje vsakoršnega pratéža, v katerem so tekočine ali kaj družega tacega, kar bi kakor koli utegnulo kaj pokvariti, zlasti nabitih pušek, smodnika, lahko vnétnih preparatov in vsega ostalega, kar ima enaka svojstva, nij smeti niti oddajati za popotni pratèž niti ne jemati s saboj na ljudonosni voz. Služno osebje železne ceste je upravičeno, da se o tem uvéri, kakor je treba. Kdor temu dela v križ, porokuje za vso kvaro, kolikor bi se je s prestopom zgoraj oménjene prepovedi zgodilo na tujem pratéži ali kako drugače, ter zadene ga vrhu tega tudi kazen, določena s pravilnikom železnocestne policíje. Cev s saboj vzete puške naj se drži k višku obrnena.

§. 23.

Izločba pijanih ali upornih ljudij od vožnje.

Kdor se propisanega redú ne drži, uredeb služnega osehja ne izpolnjuje ali se nedostojno véde, tak se brez kake pravice do odméne za plačano vozaríno izloči, da se ne bode z vlakom dalje vozil. Zlasti nij pijanih ljudij spuščati v vožnjo niti ne v čakálnice, ter ako tja pridejo tako, da jih nikdo nij zapazil, treba jih je odsloviti.

Kadar se odslové mej pctjo, ali kadar se dotični ljudje odvrnejo, ko so že pratèž oddali odpravništvu, nemajo pravice, zahtevati, da bi ga dobili zopet kje drugjé, razen na tisti postaji, kamor je odpravljen.

b) Odpravljánje popotnega pratéža.

§. 24.

Kaj je popotni pratèž.

Za popotni pratèž se navadno odpravlja samo to, kar ima potnik s saboj v svojo in svojih ljudij popotno potrebo, zlasti kovčegi (kofri), tlomoki in popotne torbe, klobúčne

škastle, mali zaboji ter enake stvari; večji, po trgovski zadelani zaboji, báčve in druge stvari, katerih nij šteti k popotnim potrebam, utegnejo se izimkoma dopuščati. Kar se ne sme odpravljati za vozno blago, tega tudi nij smeti niti za popotni pratěž oddajati.

§. 25.

Kako je vlagati; starejša poštna in železnocestna znamenja treba odčistiti.

Popotni pratěž, kateri nij trdno in trpěžno vložen, more se odvrniti. Vsi kosovi pratęža naj bodo čisti od starjših poštnih in železnocestnih znamenj. Ako tega nij ter se zato pratěž kam zavleče, kamor nij bil odmenjen, železnica ne more porokovati za kvaro, kar je iz tega nastane.

§. 26.

Oddajanje pratęža.

Ne more se zahtevati, da bi z vlakom odšel pratěž, kateri se v pratěžno odpravnništvo najpозneje 15 minut pred vlakovim odhodom ne oddá s pokazano vozno karto.

Če se izimkoma in s prihrambo pozneje ekspedicije ob nujnih slučajih pratěž tudi neodpravljen vzame s saboj, ne smatra se, kakor bi na prevoz bil oddan, do tiste dobe ne, dokler nij odpravljen.

Isto veljá o prevzemanji popotnega pratęža na takih mestih, kjer se vlaki le malo pomujajo ter nič ne prevzémajo.

Vozaríno od pratęža je takoj plačati in s tem odvrniti kvaro, da bi ostal neodpravljen.

§. 27.

S saboj jemani ročni pratěž.

Male, z láhka prenosne stvari morejo, ako ostalim potnikom ne delajo neprijetnosti, s saboj se jemati na voz, če to dovoljujejo cárinski (colni) in davčni propisi. O takih, s saboj na voz vzetih stvaréh se ne dá nič pratěžnice (pratěžnega lista); potniki naj sami pazijo nanje.

Z istimi uveti je po določbi postajskega načelstva potnikom IV. razreda tudi dovoljeno, s saboj jemati rokodelsko orodje, telečáke, nosna bremena v košarah, vrečah, krošnjah i. t. d. ter druge stvari, ki jih s saboj nosijo pešci.

§. 28.

Pratěžnice in izročevanje pratęža.

Za oddan pratěž, h kateremu se more zahtevati pokazávanje vozne karte, potnik dobode pratěžnico. Te pratěžnice gospodarju, čegar poveríla železnocestna uprava nij dolžna preiskovati, naj se pratěž izročí samo tedaj, ako je povrnil pratěžnico, ki železnocestno upravo potem osvobodí vsacega poznejšega zahtévanja od nje.

Gospodar pratěžnice je upravičen, kadar doide vlak, kateremu je pratěž bil na prevozilo oddan, da ondi, kamor je pratěž bil odmenjen, zahteva, naj se mu pratěž v prostorišči pratěžnega odpravníštva izročí takoj, ko mine toliko časa, kar ga je treba v redno izkladanje in izročevanje ter tudi morebiti v davčno-uradno odgotovílo. Ako neče počakati, da bi

§ 28.

Scontrini di bagaglio ed estradazione del bagaglio.

Il viaggiatore riceve verso consegna del bagaglio uno scontrino, nella quale circostanza può essere domandata la presentazione del viglietto di corsa. Al detentore di questo scontrino, la di cui legittimazione l'amministrazione non è obbligata di esaminare, viene estradato il bagaglio verso restituzione dello scontrino, con che l'amministrazione ferroviaria resta immune da qualunque ulteriore pretesa.

Il detentore dello scontrino di bagaglio è in diritto di domandare, dopo arrivato al luogo di destinazione il convoglio pel quale è consegnato il bagaglio pel trasporto che sia tosto estradato il bagaglio, trascorso che sia il tempo necessario per lo scarico e l'estrazione regolare, come pure per l'eventuale disbrigo delle mansioni ufficiose in linea d'imposta. Non volendo egli attendere l'immediata estradazione del bagaglio, egli può reclamarlo o farlo reclamare nell'ufficio di spedizione dei bagagli entro 24 ore dopo il suo arrivo nelle stabilite ore di spedizione verso restituzione dello scontrino.

In mancanza di uno scontrino da bagaglio l'amministrazione è obbligata ad estradare il bagaglio soltanto dopo offerta piena prova del diritto di recuperarlo in chi lo reclama, verso rilascio di una reversale e secondo le circostanze verso sicurezza.

Di regola il bagaglio deve essere estradato soltanto nella stazione per la quale venne accettato. In via di eccezione e solo in quanto il tempo e le circostanze, come pure le norme di dogana e gabella lo consentano può però il bagaglio essere estradato a richiesta anche prima di arrivare alla stazione di destinazione, se il viaggiatore cambia il suo piano e vuole abbandonare il convoglio in una stazione anteriore. In tal caso il viaggiatore deve all'atto dell'estradazione del bagaglio restituire lo scontrino e presentare il viglietto di corsa, legittimandosi oltretutto in modo indubbio quale consegnante.

§ 29.

Obbligo di garanzia della ferrovia pel bagaglio di viaggio.

La ferrovia è garante dal momento del rilascio dello scontrino di bagaglio in poi per l'esatta estradazione scevra di danno dei capi di bagaglio e precisamente in generale giusta le condizioni e gli accordi contenuti nel capitolo B (trasporto di merci), in quanto siano applicabili al trasporto del bagaglio da viaggio, in particolare poi secondo le massime seguenti:

- a) Se il viaggiatore non ha dichiarato un valore più alto, viene risarcito in caso di perdita o di danneggiamento il danno effettivamente sofferto; questo non può però essere preteso in un importo maggiore di tre fiorini in argento per ogni funto, dedotto il peso del contenuto incolume del capo di bagaglio danneggiato soltanto.
- b) Se il viaggiatore ha dichiarato un valore più alto, viene riscossa col nolo del bagaglio una addizionale di nolo, la quale importa per ogni 20 miglia, quand'anche soltanto cominciate, che il bagaglio deve percorrere dalla stazione d'invio a quella di destinazione, 10 soldi almeno e non deve sorpassare il 2 per mille di tutta la somma dichiarata.

La dichiarazione del valore ha effetto obbligatorio in via legale allora soltanto, se dall'ufficio di spedizione della stazione di partenza è riportata nello scontrino di bagaglio.

c) L'amministrazione è esente da ogni responsabilità pel bagaglio di viaggio, se non viene reclamato entro tre giorni dopo l'arrivo del convoglio (§ 28) alla stazione di destinazione.

Il viaggiatore al quale non venisse estradato il bagaglio, può domandare che dall'ufficio di spedizione dei bagagli gli venga certiorato sullo scontrino del bagaglio il giorno e l'ora in cui reclamò la consegna del bagaglio.

Per la perdita ed il danneggiamento del bagaglio di viaggio che dal viaggiatore non venne consegnato, in particolare per la perdita ed il danneggiamento degli oggetti presi seco nel veicolo (§§ 26, 27) viene prestata garanzia soltanto se è comprovata una colpa dell'amministrazione ferroviaria o del suo personale.

§ 30.

Capi di bagaglio andati smarriti.

Capi di bagaglio mancanti vengono considerati come smarriti appena dopo la decorrenza di otto giorni dopo l'arrivo del convoglio, pel quale i medesimi furono consegnati, alla stazione di destinazione del viaggiatore ed allora soltanto il viaggiatore è facoltizzato di pretendere il pagamento della somma di garanzia stabilita al § 29, con esclusione di tutte le ulteriori pretese di indennizzo. Inoltre il viaggiatore può domandare all'atto di ricevere l'indennizzo, di essere notiziato qualora in seguito venisse trovato il capo di bagaglio che andò smarrito. Su tale domanda gli dev'essere data una certiorazione. Entro quattro settimane dopo avutane notizia il viaggiatore può domandare, che il capo di bagaglio venga estradato esente da nolo verso restituzione del ricevuto indennizzo del danno, e precisamente nel luogo originario di destinazione oppure a scelta del consegnante anche nel luogo ove fu consegnato.

§ 31.

Obbligo di garanzia della ferrovia per ritardato termine di resa.

L'obbligo di garanzia della ferrovia per ritardato termine di resa (§ 28) si regola secondo le determinazioni seguenti:

1. Il risarcimento del danno comprovabile per ritardato termine di resa, quand'esso in generale ha luogo, può essere preteso soltanto nell'importo di 5 soldi per ogni fusto del bagaglio rimasto in ritardo ed ogni giorno incominciato del ritardo fino a quando il bagaglio è da considerarsi come smarrito (§ 30). Qualora il viaggiatore voglia assicurarsi l'ammontare del risarcimento del danno per ritardata estradazione quale ammontare dell'interesse della estradazione fatta in tempo, egli deve dimettere la relativa dichiarazione all'ufficio di spedizione per lo meno $\frac{1}{2}$ ora pria della partenza del convoglio col quale deve e può aver luogo la spedizione secondo le norme di esercizio. Tale dichiarazione ha effetto valido in via legale allora soltanto, quando dall'ufficio di spedizione è annotata sullo scontrino di bagaglio. Il compenso da corrispondersi all'uopo non deve eccedere il 2 per mille della somma d'interesse indicata per ogni 20 miglia incominciate, che il bagaglio deve percorrere dalla stazione di spedizione a quella di destino, in un importo minimo di 50 soldi e arrotondando gli importi da corrispondersi a soldi interi. All'opposto la ferrovia presta ai viaggiatori quale risarcimento di danno pella ritardata estradazione quell'importo del danno, che può essere comprovato nei limiti dell'importo dichiarato.

2. La ferrovia è esente dalla garanzia del danno derivato da ritardato termine di resa, quando essa comprova di non aver potuto rimuovere il ritardo impiegando la premura di un ordinario conduttore di carichi.

§ 32.

Facchini pei bagagli.

In quelle stazioni ove si trovano facchini pei bagagli, i viaggiatori possono prevalersi dei medesimi, però senza responsabilità dell'amministrazione pel trasporto del bagaglio non assunto dalla ferrovia nei locali e dai locali delle spedizioni dei bagagli. I facchini pei bagagli si riconoscono dai distintivi di servizio e sono muniti di una istruzione di servizio a stampa, che devono tenere presso di sè, come pure la tariffa delle competenze a stampa quando sono in servizio e presentarla a richiesta. Essi devono inoltre consegnare una marca all'atto di ricevere lo scontrino del bagaglio.

§ 33.

Oggetti lasciati indietro.

Tutti gli oggetti lasciati indietro nel paraggio locale dell'amministrazione ferroviaria o nei veicoli, stati consegnati alla ferrovia, vengono custoditi per lo meno 3 mesi. Appena dopo trascorso questo termine si procede coi medesimi giusta le disposizioni in proposito sussistenti presso le singole ferrovie.

Oggetti soggetti a guasto possono essere venduti nel modo il più vantaggioso quando sia da temersi il loro guasto, ed in tal caso il ricavato viene tenuto a disposizione dell'avente diritto fino a che sia trascorso il termine stabilito.

Del resto tali oggetti ritrovati sono soggetti al trattamento indicato in proposito nelle prescrizioni generali di legge.

c) Trasporto di cadaveri.

§ 34.

Condizioni del trasporto.

Nella stazione di partenza del convoglio dev'essere annunciato il trasporto di un cadavere almeno sei ore prima, e nelle stazioni intermedie almeno dodici ore prima.

I cadaveri devono essere rinchiusi ermeticamente in una cassa di metallo, la quale dev'essere ricoperta di altra cassa di legno. Il trasporto può anche effettuarsi insieme al carro funebre.

I cadaveri devono essere accompagnati da una persona, la quale dovrà prendere un viglietto della classe che intende occupare, per lo meno poi un viglietto di III classe.

All'atto della consegna dev'essere prodotto il foglio di via pel cadavere prescritto dalla legge, il quale ricevuto dalla ferrovia viene nuovamente restituito all'atto della riconsegna del cadavere.

I cadaveri possono essere consegnati all'ufficio di spedizione dei bagagli verso scontrino di trasporto oppure come merce celere od ordinaria verso lettera di porto; le tasse di trasporto portate della tariffa devono essere supplite all'atto della consegna.

Quegli che sotto falsa dichiarazione consegnasse cadaveri per essere trasportati, dovrà pagare oltre alla tassa defraudata dalla stazione di partenza sino a quella di destino, il quadruplo importo di questa tassa a titolo di penalità.

Il cadavere dev'essere levato alla stazione di destino entro sei ore dopo l'arrivo del convoglio, diversamente esso viene deposto secondo la disposizione dell'autorità locale.

d) Trasporto di equipaggi ed altri ruotabili.

§ 35.

Accettazione e trasporto. Termine di consegna.

Equipaggi ed altri ruotabili vengono accettati per la spedizione soltanto in quelle e per quelle stazioni che sono a ciò destinate. Essi devono essere annunciati due ore prima della partenza del convoglio ed essere consegnati per la spedizione al più tardi un'ora prima. Nelle stazioni intermedie il mittente può calcolare sulla sicura spedizione dei medesimi con quel convoglio che desidera, solo allorquando essi vengano annunciati 24 ore prima.

La ferrovia non è tenuta a trasportare equipaggi ed altri ruotabili coi treni celeri.

I viaggiatori non possono durante il viaggio rimanere nei loro equipaggi.

§ 36.

Riconsegna.

L'equipaggio o ruotabile viene riconsegnato dopo l'arrivo nella stazione di destino verso restituzione della quietanza eventualmente rilasciata e dev'essere levato al più tardi entro 2 ore, se l'arrivo segue fino alle ore 6 di sera. Se invece il convoglio arriva più tardi appena alla stazione di destino, in tal caso questo termine decorre dalle ore 6 di mattina del giorno seguente. Per ogni ora di ulteriore rimanenza l'amministrazione è autorizzato a pretendere una tassa di magazzinaggio.

§ 37.

Il lasciare bagaglio da viaggio ecc. negli equipaggi.

Alle persone che accompagnano equipaggi e ruotabili resta libero di lasciare bagagli ed effetti da viaggio nei medesimi, in quanto a ciò non si oppongano prescrizioni doganali e di gabella (vedi § 38).

§ 38.

Garanzia della strada ferrata per ruotabili.

La ferrovia garantisce per gli equipaggi e ruotabili trasportati secondo le condizioni e gli accordi stabiliti pel movimento delle merci, in quanto sieno applicabili all'oggetto. Essa però non garantisce per quel danno derivante dal pericolo, a rimuovere il quale tende l'accompagnamento da essa prescritto oppure assunto di spontanea volontà dal mittente.

In proposito resta pattuito, che nel far valere pretese d'indennizzo per la perdita e danneggiamento, il valore da prendere per base del calcolo del danno, giusta le vigenti prescrizioni di legge, non deve eccedere il valore indicato dal consegnante.

Una tale indicazione del valore è ammissabile soltanto per l'equipaggio o ruotabile stesso, non però pegli oggetti che si trovano nel medesimo (§ 37).

In riguardo a questi ultimi la ferrovia non garantisce per il danno che derivò dal pericolo, a rimuovere il quale tende l'accompagnamento, per danni poi di altra natura essa garantisce soltanto quando sia provata una colpa dell'amministrazione ferroviaria o del suo personale.

Se venne preferita l'indicazione del valore, in tal caso il prezzo di trasporto dell'equipaggio o del ruotabile indicato nella tariffa viene aumentato di un importo determinato. Questo importo non deve sorpassare 1 per mille dell'intera somma dichiarata per ogni ruotabile, in ragione di ogni 20 miglia incominciate di tutta la tratta del trasporto, con un importo minimo di 5 soldi ed arrotondando l'importo da corrispondersi a soldi interi. Qualora non sia seguita una indicazione del valore, resta pattuito, che il valore da risarcirsi per ogni ruotabile, inclusivamente agli oggetti che si trovano nel medesimo, non debba sorpassare l'importo di 450 fiorini in argento tanto nei casi di perdita quanto in quelli di danneggiamento.

L'indicazione di un valore superiore a 450 fiorini per un equipaggio spedito con accompagnamento ha effetto obbligatorio in via legale allora soltanto, se è certiorata dall'ufficio di spedizione della stazione di partenza nello scontrino di trasporto; l'indicazione di un valore superiore di equipaggi spediti senza accompagnamento segue secondo le prescrizioni per le merci. (Sezione B § 23.)

§ 39.

Termine di consegna.

Il trasporto di equipaggi ed altri ruotabili accompagnati, i quali vengono spediti con treni da passeggeri, ha luogo con quel convoglio fino alla stazione di destino per la quale sono consegnati; in quanto però essi debbano strada facendo passare da un convoglio ad un altro, basta che arrivino appena col prossimo treno da passeggeri.

Il termine di consegna per tutti gli altri equipaggi e ruotabili è quello previsto per la merce ordinaria.

L'obbligo di garanzia pel danno derivato dal ritardo di questo termine di resa non va di regola più in là del pagamento di tutt'al più 15 fiorini per ogni equipaggio non arrivato e per ogni giorno incominciato del ritardo. La dichiarazione di un interesse maggiore della resa in tempo di equipaggi ed altri ruotabili accompagnati ha effetto obbligatorio in via legale allora soltanto, se è annotata dall'ufficio di spedizione della stazione di partenza nello scontrino di trasporto; per equipaggi senza accompagnamento la dichiarazione segue giusta le prescrizioni per le merci.

In entrambi i casi viene prelevata un'addizionale di nolo, la quale non deve eccedere per ogni lega e per ogni trenta fiorini incominciati di tutta la somma dichiarata $\frac{1}{4}$ di soldo con arrotondamento a soldi interi ed in un importo minimo di 15 soldi.

e) Trasporto di animali vivi.

§ 40.

Accettazione. Carico e scarico. Esclusione di animali ammalati e feroci.

Animali vivi vengono accettati pel trasporto soltanto nelle stazioni e per le stazioni destinate alla loro accettazione. Il mittente o ricevente deve provvedere da sè o far provvedere al carico e scarico nei veicoli e dai medesimi, come pure ai mezzi necessari per l'assicurazione degli animali ed a che sieno legati, convincendosi pure egli stesso del sicuro collocamento degli animali.

Animali ammalati e quelli che provengono da località dove regna una epizoozia, vengono accettati per il trasporto soltanto verso osservanza delle prescrizioni sanitarie emesse in proposito.

La ferrovia non è tenuta al trasporto di animali feroci.

Trattandosi del trasporto di altri animali vivi, l'amministrazione ferroviaria è in diritto di pretendere una scorta. Gli scortanti — in quanto il capo-stazione non ammetta eccezioni — devono prendere il loro posto nel rispettivo veicolo per animali ed effettuare la sorveglianza del bestiame durante il trasporto. Se si tratta di animali minuti, segnatamente di pollame, qualora la consegna sia fatta in gabbie (ripostigli arieggiati e sufficientemente spaziosi), non occorre la scorta.

§ 41.

Trasporto di cani.

Il trasporto di cani si effettua in ripostigli separati.

La tassa di trasporto dev'essere pagata all'atto della consegna del cane, verso ritiro di una bolletta, in seguito alla cui restituzione dopo ultimata la corsa, viene consegnato il cane. L'amministrazione non è obbligata a custodire quei cani che non vengono immediatamente ritirati dopo l'arrivo nella stazione. Queste determinazioni trovano però applicazione a quei cani soltanto che, accompagnando passeggeri, vengono trasportati con treni da passeggeri, diversamente valgono pel trasporto di cani del pari le prescrizioni generali dei §§ 40 e 43.

§ 42.

Trasporto di cavalli.

Dipende dal giudizio della ferrovia lo stabilire con quali convogli ed in qual numero abbia da seguire il trasporto di cavalli.

I cavalli devono essere pronti per essere collocati nei veicoli almeno un'ora prima della partenza dei convogli. Se il convoglio parte di notte o di mattina prima delle ore 7 antimeridiane, la consegna dei cavalli dev'essere annunciata fino alle ore 8 di sera.

Non si potrà calcolare con sicurezza sulla spedizione dalle stazioni intermedie che nel solo caso siano state prese preventivamente le opportune intelligenze col capo della stazione.

All'arrivo al luogo di destino i cavalli vengono riconsegnati verso restituzione della bolletta di trasporto eventualmente rilasciata e l'asporto dei medesimi deve seguire al più tardi un'ora dopo l'arrivo nel recinto della stazione.

Trascorso questo termine, quand'anche i cavalli rimangono fermi all'aperto nel recinto della stazione, l'amministrazione ferroviaria è in diritto di prelevare una tassa di sosta.

Il prezzo di trasporto pei cavalli dev'essere pagato al luogo di partenza.

§ 43.

Trasporto di altri animali.

La ferrovia stabilisce la quantità di altri animali da trasportarsi contemporaneamente, come pure i convogli, coi quali debbono essere trasportati. Segnatamente il prender seco di singoli capi dipende da ciò, se vi è spazio adattato e non può quindi essere assicurato preventivamente.

Il prezzo di trasporto dev'essere depositato al luogo di spedizione. Nel movimento interno austro-ungherese può il prezzo stesso all'atto della consegna verso lettera di porto essere assegnato pel pagamento anche al destinatario a scelta del consegnante.

Gli animali devono essere recati alla stazione due ore prima della partenza del convoglio e se il convoglio parte di notte o di mattina prima delle ore 7, essere annunciati preventivamente fino alle ore 8 di sera. All'arrivo nel luogo di destino gli animali vengono

consegnati verso restituzione degli scontrini di trasporto; lo scarico e l'asporto deve seguire alla più lunga due ore dopo l'arrivo nella stazione. Trascorso questo termine la ferrovia è in diritto di prelevare una tassa di sosta, qualora accordi al bestiame di poter ulteriormente fermarsi nella stazione; oppure essa passerà gli animali in mantenimento a rischio e spese del mittente.

§ 44.

Obbligo di garanzia della strada ferrata per animali.

L'obbligo di garanzia della strada ferrata per la perdita ed il danneggiamento di cani, cavalli ed altri animali vivi accettati per il trasporto, si regola secondo le condizioni contrattuali contenute nella sezione B pel movimento delle merci, in quanto queste condizioni siano applicabili al trasporto di animali.

Però la ferrovia non garantisce del danno derivato dal rischio particolare congiunto negli animali col trasporto dei medesimi; essa quindi non presta segnatamente alcun indennizzo, se la perdita od il danneggiamento derivò da fuga, caduta, urto, affogamento o da altri motivi all'atto del carico, dello scarico, durante il trasporto o la fermata nelle stazione. Essa inoltre non è garante del danno derivato dal pericolo, a rimuovere il quale tende la scorta richiesta (§ 40). Vanno qui annoverati tutti i pericoli, che derivano da un danneggiamento del ruotabile impiegato pel trasporto e del quale danneggiamento non è contabile la ferrovia, nominatamente anche quelli, che possono essere rimossi con debita sorveglianza, cura e nutrimento degli animali durante il trasporto.

Subentrando l'obbligo di indennizzo, in allora tanto nei casi di perdita, quanto in quelli di danneggiamento, il valore dichiarato dal consegnante, oppure se non ebbe luogo una tale indicazione del valore, i seguenti importi costituiscono le poste massime d'indennizzo:

225	fiorini in argento	per un cavallo,
105	" " "	per un bue destinato ad ingrassare.
75	" " "	per un capo bovino,
9	" " "	per un vitello.
30	" " "	per un majale ingrassato,
12	" " "	per un majale magro,
3	" " "	per un porcello da latte,
6	" " "	per una pecora od una capra,
3	" " "	per un cane,
15	" " "	per centinajo di altri animali.

Se viene fatta indicazione di valore, si pagherà oltre al prezzo di trasporto a tariffa un'addizionale, che non deve eccedere 1 per mille di tutta la somma dichiarata per ogni 20 leghe incominciate di tutta la tratta del trasporto con un importo minimo di 5 soldi e arrotondando a soldi interi l'importo da corrispondersi.

L'indicazione di un valore maggiore ha effetto obbligatorio in via legale allora soltanto, quando sia riportata o sullo scontrino di trasporto da parte dell'ufficio di spedizione della stazione di partenza, oppure da parte del mittente (nei casi in cui il trasporto ha luogo mediante lettera di porto) con lettere a tergo della lettera di porto nel sito all'uopo designato.

§ 45.

Termine di consegna.

Il termine di consegna è quello per merci celeri od ordinarie, secondo che il trasporto ha luogo con convogli da passeggeri o con treni da merci e va calcolato secondo quanto

è stabilito nella sezione B, le cui disposizioni valgono anche per le conseguenze di ritardato termine di resa.

Però l'estradazione di cavalli e cani, che vengono trasportati con convogli da passeggeri, può essere richiesta nel termine stabilito pel bagaglio al § 28, capoverso 2. La dichiarazione di un interesse maggiore della resa fatta in tempo ha effetto obbligatorio in via legale allora soltanto, quando sia riportata o sullo scontrino di trasporto dall'ufficio di spedizione della stazione di partenza, oppure da parte del mittente (nei casi in cui il trasporto ha luogo mediante lettere di porto) nelle lettere a tergo della lettera di porto nel sito all'uopo designato.

In entrambi i casi sarà prelevata un'addizionale di nolo, che per ogni lega e per ogni 30 fiorini incominciati di tutta la somma dichiarata non deve eccedere $\frac{1}{10}$ di soldi con arrotondamento a soldi interi e nell'importo minimo di 15 soldi.

B.

Trasporto di merci.

§ 1.

Il trasporto di merci ha luogo da e per tutte le stazioni organizzate pel movimento di merci, senza che abbisogni di un indirizzo intermedio pel passaggio da una ferrovia all'altra.

§ 2.

Ricevimento delle merci.

La ferrovia non è obbligata di ricevere pel trasporto merci, le quali non siano convenientemente imballate o mancassero affatto di imballaggio, ad onta che per giudizio della ferrovia ed in riserva della decisione giudiziale, la loro natura esigesse un imballaggio onde evitare perdita o danneggiamenti lungo il trasporto.

Tali merci possono essere spedite in via di eccezione, se il mittente riconosce la mancanza o l'insufficienza dell'imballaggio mediante una dichiarazione munita della sua firma e da ripetersi sulla lettera di porto ed in questa dichiarazione devono essere descritti e specificati i singoli colli.

Per la dichiarazione da farsi dal mittente rispetto alla mancanza od insufficienza dell'imballaggio è prescritto il tenore letterale in una modula (cfr. allegato A), che viene tenuta in pronto negli uffici di spedizione.

§ 3.

Oggetti esclusi dal trasporto od ammessi soltanto condizionatamente.

I. Sono escluse dal trasporto.

1. Tutte quelle merci, che per il loro peso o volume, per la loro forma od altra qualità non sono adattate al trasporto secondo l'organamento ed il modo di utilizzazione della ferrovia.

2. Tutti gli oggetti devoluti al trasporto colla posta, come pure documenti, pietre preziose, perle genuine ed oggetti preziosi.

3. Tutti gli oggetti soggetti ad infiammarsi o ad esplodere, p. e. accenditoi di sicurezza (ad eccezione di quelli accennati sotto II A. 6), fucili carichi, argento fulminante.

mercurio fulminante, oro fulminante, carta pirica (cosidetta carta dalle trincee di Düppel), nitro-glicerina (olio da spruzzo), sali di acido di picrino (giallo di picrino, giallo anilino ecc.), cocche di natro e tutti i preparati, nella cui composizione si trova sostanza solforica, nonchè fogliette fulminanti (*amorces*).

II. Sono ammessi condizionatamente al trasporto:

A.

1. Etere, nafta, spirito di Hoffmann (gocce di Hoffmann), collodio, carbonico zolforico (alcool zolforico), spirito di legno in istato greggio e rettificato, alcool e spirito.
2. Calce arsenicale.
3. Cali acido clorico ed acido di picrino puro.
4. Acidi minerali di ogni sorta e sedimento di olio dalla raffineria di olio, lisciva di natro corrosivo, lisciva di soda e lisciva di cali corrosivo, come pure i recipienti nei quali vennero trasportati, inoltre vernici che vengono trasportate in globi, colori di vernice, succhi, oli eterei e grassi, spirito di vino ed altri spiriti non nominati al Nro. 1, del pari anche bromo.
5. Olio di terpentina, olio di pece (idrocarburo), olio minerale, canfino, fotogeno, pinolino, olio fossile leggiero (benzina), ligroino (petrolio nafta), olio minerale da sugna e sostanze simili, come pure i recipienti nei quali vengono trasportati; tutti gli oli che esalano odore cattivo, del pari anche spirito di sale ammoniac.
6. Accenditoi da strofinare o da fregare (come candellette, legnetti, esche), accenditoi di sicurezza (cordoncini per accendere), se consistono in un otro sottile denso, nel cui interno si trova una quantità proporzionatamente piccola di polvere pirica. Scatole di Bucher per spegnere il fuoco in buccie di latta.
7. Fosforo.
8. Cotone e cascami di cotone, frammenti di panno, cascami di filanda, bombace e filo di bombace, lino, canape, stoppa, stracci ed altri oggetti simili se sono ingrommati di grasso, come pure cotone artificiale, cotone Mungo o Shoddy, cordicine da tessitore e da lorica, cordicine da stoviglie.
9. Petrolio in istato greggio o depurato, anche etere di petrolio (nafta), come pure recipienti vuoti, nei quali si trasportano questi oggetti.
10. Petardi per segnali scoppianti di fermata sulle ferrovie.
11. Capsule scoppianti, specchi ustori e cartocci di metallo.
12. Verghe d'oro e d'argento, platina, denaro e carte di valore.
13. Dipinti ed altri oggetti d'arte.
14. Preparati d'arsenico, cioè acido arsenico (arsenico bianco), arsenico giallo (sandracca, orpimento), arsenico rosso (zolfo rubino), cobalto di coccio (salgemma) ecc. ed altre materie velenose.
15. Nero di fumo.
16. Feccia, tanto liquida che compatta.

Oltreacìò nel movimento interno austro-ungherese anche:

17. Polvere pirica.
18. Cotone fulminante.
19. Corpi per fuochi d'artificio.
20. Polvere scoppiante patentata (dinamita e simili).

Tutti gli oggetti indicati da 1 a 16 e da 17 a 20 vengo accettat pel trasporto soltanto se sono scortati da apposite lettere di porto, che non abbracciano altri oggetti. Singolarmente si dovrà osservare quanto segue:

Al Nro. 1. Etere, nafta e alcool assoluto, come pure spirito di Hoffmann (gocce di Hoffmann) e collodio possono essere trasportati soltanto in doppie chiuse e ciò per modo, che le fiasche di vetro, nelle quali si trovano le materie, siano foderate con crusca o segature in casse forti di legno.

Pel trasporto di materia carbonica solforica (alcool solforico) valgono le seguenti prescrizioni:

- a) Se la materia carbonica solforica si trova in recipienti cilindrici, confezionati di zinco ed i quali alle parti superiori ed inferiori sono rinforzati con cerchi di ferro saldati, in tal caso questi vengono accettati pel trasporto allora soltanto, se ogni singolo recipiente pesa tutt'al più 70 funti.
- b) Invece una limitazione nel peso ha luogo in riguardo a quei recipienti ripieni di materia carbonica solforica, confezionati con forti lamine di ferro, debitamente otturati e bene saldati nelle connesure, solo in quanto il peso di ogni singolo recipiente non deve oltrepassare 10 centinaja.
- c) I recipienti confezionati con lamine di zinco devono essere rinchiusi in canestri intrecciati.
- d) Viene ammesso il trasporto di materia carbonica solforica anche in recipienti di vetro, che sono foderati con crusca o segatura in scatole di latta.
- e) Il trasporto di materia carbonica solforica ha luogo in tutti i casi soltanto sopra veicoli aperti senza coperta.

Spirito di legno in istato greggio e rettificato, alcool e spirito vengono ammessi soltanto in botti o recipienti di latta.

Al Nro. 2. Calce arsenicale viene trasportata soltanto sopra veicoli aperti.

Al Nro. 3. Il cali acido clorico dev'essere imballato con precauzione in carta ed i pacchetti devono essere rinchiusi in botti di legno o cassoni. Il trasporto di acido di picrino puro segue soltanto in base ad una certiorazione da rilasciarsi da un chimico provetto sulla purezza e nessuna pericolosità dell'acido di picrino consegnato.

Al Nro. 4. I globi nei quali si spediscono acido minerale (acido solforico — vitriolo — acido di sale — acido di salnitro — acqua forte) devono essere bene imballati ed in particolare essere chiusi in recipienti provveduti di forti congegni per poterli comodamente maneggiare (al che possono servire anche canestri intrecciati). L'accettazione pel trasporto può essere rifiutata, se l'imballaggio non è fatto con precauzione ed i cassoni, rispettivamente i recipienti non sono muniti di congegni pel comodo maneggio.

Gli acidi minerali devono essere sempre separati, non possono quindi essere recati nello stesso veicolo insieme ad altri oggetti chimici. Il carico in comune col petrolio ed altre materie minerali da lume è permesso, però il petrolio vuol essere caricato, per quanto fattibile, in disparte.

Al Nro. 5. Idrocarburo o sostanze simili vengono accettate per trasporti in recipienti di latta o globi di vetro senza intessitura di vimini allora soltanto, se questi recipienti sono imballati in canestri. Il trasporto di olio di terpentina e di tutti gli altri oli che esalano un cattivo odore ha luogo soltanto in veicoli aperti.

Al Nro. 4 e 5. Globi con acido minerale (acido solforico, acido di sale, acido di salnitro ecc.), come pure palloni con olio di pece (idrocarburo), olio minerale, canfino, fotogene, pinolino, olio fossile leggero (benzina) e simili sostanze, vengono accettati pel calcolo del nolo secondo il peso effettivo, se i singoli colli non pesano più di un centinajo e mezzo. Trattandosi di spedire globi del peso di più di un centinajo e mezzo, l'amministrazione ferroviaria può pretendere il pagamento del nolo per 40 centinaja ed il carico e lo scarico dei globi dev'essere provveduto dal mittente, rispettivamente dal ricevente. In conseguenza questi ultimi non sono facoltizzati a requirire la ferrovia per siffatti globi come

sarebbe ammissibile di requirirla per altre merci. Non seguendo lo scarico di tali globi da parte del ricevente alla più lunga entro tre giorni dopo l'arrivo alla stazione di ricevimento, rispettivamente dopo che ne fu avvisato l'arrivo, la ferrovia è in diritto, di spedire indietro i globi calcolando come penalità il nolo di spedizione emerso (vedi § 16).

Al Nro. 6. Gli accenditoi da strofinare o da fregare, come pure gli accenditoi di sicurezza e cordoncini per accendere devono essere imballati con cura in recipienti di forte lamina di ferro od almeno in cassoni forti di legno di grandezza non eccedente 1,2 metro cubo ed in modo che lo spazio dei cassoni sia completamente riempito. I cassoni devono essere designati esteriormente con chiarezza riguardo al loro contenuto.

Scatole di Bucher per ispegnere il fuoco vengono ammesse al trasporto soltanto in cassette contenenti 12 fino 20 funti, foderate internamente con carta e che siano inoltre rinchiusi in cassoni grandi del pari foderati.

Al Nro. 7. Il fosforo circondato da acqua in scatole di latta, contenenti tutt'al più 12 funti ed otturate, dev' essere imballato solidamente in cassoni forti con segatura. I cassoni vogliono inoltre essere imballati a dovere in tela grigia, avere ai loro due canti superiori forti manichi, non pesare più di 150 funti ed essere provveduti esteriormente dell'indicazione „contenente fosforo“ e col segno „di sù“.

Al Nro. 8. Se oggetti della qualità qui nominata vengono consegnati pel trasporto, deve risultare dalla lettera di porto se sono ingrommati di grasso o no. Nel primo caso vengono caricati soltanto sopra veicoli aperti e verso reversale del mittente, per modo che non viene prestata alcuna garanzia per ciò che i medesimi si bagnano. Se manca una tale indicazione, viene ritenuto che i rispettivi oggetti siano ingrommati di grasso ed effettuato il carico in conformità.

Al Nro. 9. Petrolio ed etere di petrolio (nafta) viene accettato per la spedizione soltanto in botti o scatole di latta di qualità particolarmente buona e di durata, impaccate in cassoni riempiti di segatura o crusca, oppure in recipienti di latta forte bianca, otturati con cura, di forma quadrata alla base, lunghi e larghi circa 21 centimetri ed alti circa 31 centimetri, che sono impaccati due per volta in un cassone conformato da tavole grosse almeno 1,3 centimetro, per modo che non sia possibile uno scuotimento dei recipienti. Vasi di latta danneggiati eventualmente durante il trasporto vengono tosto scaricati e venduti alla meglio insieme al contenuto ancora trovantesi nei medesimi per conto del mittente. Il trasporto ha luogo soltanto in veicoli aperti. Non viene accettato il trasporto in base ad un disbrigo nella procedura daziaria d'avviso che richiederebbe un forte coprimento e l'applicazione di piombi alle coperte dei veicoli.

Al Nro. 10. I petardi devono essere impaccati solidamente in ritagli di carta, segatura o gesso od essere in altra guisa riposti così solidamente ed in disparte, che le capsule di latta nè possano toccarsi fra di loro nè tangere un altro corpo; i cassoni nei quali segue l'imballaggio, devono essere confezionati con tavole chiuse con cocchiume, grosse almeno 2,6 centimetri e tenute aderenti con viti di legno, eseguiti in modo pienamente denso e circondati da un secondo cassone denso; nel che il cassone esterno non deve avere uno spazio maggiore di 0,06 metri cubi.

L'accettazione pel trasporto segue allora soltanto, se le lettere di porto sono munite di una attestazione ufficiosa che l'imballaggio è stato praticato in conformità al prescritto.

Al Nro. 11. Accenditoi, specchi ustori e patrone di metallo devono essere impaccate con cure in cassoni forti o botti e ad ogni collo dev' essere attaccato un viglietto speciale coll'indicazione „accenditoi“ ecc.

Al Nro. 12. Le prescrizioni speciali di ogni singola ferrovia determinano sotto quali condizioni vengono accettati pel trasporto verghe d'oro e d'argento, platina, metallo nobile, denaro monetato ed in carte di valore.

Al Nro. 13. L'amministrazione ferroviaria è obbligata ad accettare il trasporto di dipinti ed altri oggetti d'arte allora soltanto, quando nelle lettere di porto non sia indicato alcun valore.

Al Nro. 14. Preparati d'arsenico, vale a dire acido arsenico (arsenino bianco), arsenico giallo (sandracea, orpimento), arsenico rosso (zolfo rubino), cobalto di coccio (salmemma) ecc., vengono accettati pel trasporto soltanto se imballati in botti od in cassoni doppi. I fondi delle botti devono essere assicurati con cerchi incastrati, i coperchi dei cassoni con cerchi o bandelle di ferro. Le botti o cassoni interni vogliono essere confezionati con legno duro, asciutto ed incolati interiormente con tela o simili tessuti densi.

Sopra ogni collo dev'essere apposta con color nero ad olio e con lettere leggibili la parola „arsenico (veleno)“.

Altri preparati metallici velenosi (colori metallici velenosi, sali metallici ecc.), ai quali appartengono segnatamente i preparati di mercurio come: sublimato, calomelano, precipitato bianco e rosso, cinabro, sali di rame e colori di rame come: vitriolo di rame, verderame, materie coloranti di rame verdi ed azzurre, preparati di piombo come: litargirio (massicot), minâ, zucchero di saturno ed altri sali di piombo, biacca od altri colori di piombo, stagno calcinato e polvere d'antimonio, non possono essere consegnati pel trasporto che soltanto in botti o cassoni densi, confezionati di legno duro, asciutto e provveduti di cerchi incastrati, rispettivamente di spranghe circonlesse. Le chiuse devono essere di tal fatta, che in seguito alle scosse, agli urti ecc. inevitabili nel trasporto la polvere delle sostanze non possa passare oltre alle fessure.

Al Nro. 15. Il nero di fumo viene ammesso al trasporto soltanto in recipienti otturati internamente con carta imbevuta nel vetro sciolto in acqua bollente.

Al Nro. 16. Feccia, tanto liquida che compatta viene ammessa soltanto in recipienti che non siano chiusi ermeticamente.

Al Nro. 17. La polvere pirica di ogni qualità dev'essere imballata in buoni sacchi di traliccio (la polvere di farina in doppi sacchi) ed inoltre in botti di legno bene chiuse e provvedute di cerchi incastrati.

Al Nro. 18. Il cotone fulminante vuol essere imballato del pari che la polvere pirica in sacchi di traliccio e botti da polvere — altrimenti senza sacchi, in cassoni di legno foderati di carta.

Al Nro. 19. Corpi per fuochi d'artificio non possono essere consegnati che in cassoni di legno che chiudano bene e nei quali i singoli corpi devono essere collocati fermi circondandoli di stoppa.

Al Nro. 20. Polvere scoppiante patentata (dinamita e simili) può essere accettata pel trasporto soltanto allora, quando proviene da una fabbrica, i di cui prodotti in seguito ad approvazione dell'autorità sono adatti al trasporto ferroviario e che vengono consegnati colla scorta delle legittimazioni e marche di garanzia all'uopo necessarie.

La medesima dev'essere imballata prima in carta, indi in cassoni o botti di legno riempiti di segature, i quali recipienti di legno vogliono essere chiusi soltanto con cerchi di legno e chiodi di legno.

B.

Fieno, giunco (canna d'India), scorza, paglia (anche paglia di riso e di lino) e torba vengono ammessi al trasporto in istato non imballato soltanto in veicoli coperti e qualora inoltre i mittenti e riceventi provvedono da sè al carico e scarico. I mittenti devono oltre a richiesta dell'amministrazione fornire da per loro la copertura di questi articoli, come non meno del gesso, cenere di calce, mallo e carboni di legno.

C.

Per oggetti, il cui carico e trasporto a giudizio dell'amministrazione assumente cagiona particolari difficoltà, la spedizione può di volta in volta esser fatta dipendere da condizioni particolari da convenirsi.

D.

Dal presente regolamento si rileva quali merci vengono accettate soltanto con scorta.

Chi consegna per la spedizione con dichiarazione falsa od inesatta oggetti esclusi del tutto dal trasporto od ammessi soltanto verso osservanza di determinate condizioni, oltrechè soggiacere alle penalità stabilite da regolamenti di polizia o dal codice penale, deve, anche se non sia avvenuto alcun danno, depositare una multa convenzionale di tre fiorini, nella quale è incorso già coll'aver fatto una simile consegna, per ogni funto di tali capi di spedizione ed è inoltre garantita di ogni danno eventualmente derivato. La multa convenzionale può secondo le circostanze essere riscossa dal mittente o dal ricevente la merce.

§ 4.

Conclusione del contratto di trasporto.

Il contratto di trasporto viene conchiuso mediante compilazione della lettera di porto da parte del mittente e mediante apposizione del timbro di spedizione in segno di ricevimento da parte dell'ufficio della stazione speditrice. L'apposizione del timbro di spedizione ha luogo senza remora dopo effettuata la consegna completa della merce dichiarata nella medesima lettera di porto (cfr. § 10 copov. 2). Da tale momento il contratto di trasporto è da riguardarsi come conchiuso e si considera come effettuata la consegna della merce.

§ 5.

Lettere di porto.

Ogni spedizione dev'essere accompagnata dalla prescritta lettera di porto, timbrata dall'amministrazione ferroviaria. Valgono in proposito le seguenti singole prescrizioni:

1. Per le merci da caricarsi e scaricarsi dal mittente e ricevente e per le mercanzie soggette al controllo del dazio o di gabella occorrono lettere di porto apposite, che non abbraccino altri oggetti.

2. La lettera di porto timbrata a norma del § 4 serve quale prova del contratto fra la ferrovia ed il mittente; trattandosi però di merci, al cui carico e scarico viene provveduto secondo la tariffa o l'accordo speciale col mittente, da questo o dal ricevente, l'indicazione del peso o della quantità della merce nella lettera di porto non costituisce una prova contro la ferrovia. A richiesta del mittente il timbro di spedizione della stazione speditrice (§ 4), il quale solo stabilisce la data della consegna della merce, dev'essere apposto in sua presenza alla lettera di porto.

Può essere rifiutata l'accettazione di lettere di porto contenenti modalità differenti dalle determinazioni del presente regolamento. Lettere di porto con cui prima della consegna alla ferrovia fosse stata accompagnata la merce da altri speditori, non verranno accettate neppure quali allegati alle lettere di porto della ferrovia.

3. Nella lettera di porto oltre l'indicazione del luogo e della data in cui fu estesa, vi dovrà essere la descrizione delle merci in modo che vi risultino le marche, i numeri, la quantità, la specie d'imballaggio, il contenuto ed il peso lordo dei capi di trasporto (colli), quelle merci poi che giusta le prescrizioni speciali della ferrovia accettante non vengono accettate a peso, saranno indicate chiaramente ed esattamente secondo le prescrizioni medesime.

La lettera di porto deve contenere la firma del mittente o l'apposizione a stampa, rispettivamente a timbro del suo nome, come pure la chiara e precisa indicazione del ricevente e del luogo di destinazione.

Se vie diverse conducono dal luogo di spedizione a quello di destino, l'indirizzo nella lettera di porto dovrà indicare con esattezza la via del trasporto da tenersi dalla ferrovia. Non avvenendo ciò, l'ufficio di spedizione sceglie a rischio del mittente quella via, che gli sembra la più opportuna.

Le indicazioni esterne da applicarsi con cura e precisione ai singoli colli devono corrispondere esattamente alle indicazioni in proposito della lettera di porto.

4. Il mittente garantisce dell'esattezza delle indicazioni nella lettera di porto e porta tutte le conseguenze derivanti da indicazioni erronee, imprecise od inesatte nella lettera di porto.

La spedizione della ferrovia è autorizzata di esaminare e far verificare se le indicazioni della lettera di porto corrispondano colle merci relative anche in quanto al contenuto, e ciò in presenza del mittente o ricevente o loro incaricati, oppure occorrendo alla presenza di almeno due testimoni.

In caso di inesatta indicazione del peso o del contenuto ogni ferrovia può prelevare dal mittente o ricevente oltre il pagamento suppletorio della tassa eventualmente defraudata dal luogo di partenza a quello di destino una multa convenzionale, giusta le speciali prescrizioni per la ferrovia stessa.

5. Se il mittente desidera che gli sia certiorata la seguita consegna di merci alla ferrovia, egli deve, in quanto non gli paga sufficiente il rilascio di un apposito scontrino di ricevimento, produrre due esemplari conformi della lettera di porto, uno dei quali gli viene restituito dalla spedizione ferroviaria coll'indicazione „duplicato“.

Questo duplicato non ha l'efficacia della lettera di porto scortante la merce o di una polizza di carico.

6. Trattandosi di spedire merci per luoghi che non si trovano lungo una ferrovia, oppure per stazioni ferroviarie non organizzate pel movimento delle merci, il mittente deve per l'effetto dell'ulteriore trasporto indicare sulla lettera di porto la stazione ferroviaria, dalla quale colui al quale è indirizzata la merce deve provvedere al trasporto della medesima in avanti (cfr. §§ 16 e 20).

7. La modula per la lettera di porto è prescritta negli allegati B e C e si può comperare in tutte le stazioni ai prezzi indicati nelle tariffe.

8. In luoghi nei quali più amministrazioni tengono spedizioni di merci, le lettere di porto timbrate da una amministrazione devono essere riconosciute valide anche dall'altra.

§ 6.

Prescrizioni di dogana e gabella.

Il mittente è obbligato, nei casi in cui prima di consegnare le merci al destinatario, devono queste essere assoggettate ad una operazione doganale o di gabella, di consegnare alla ferrovia insieme alla lettera di porto anche i documenti accompagnatori necessari in proposito. Non incombe alla ferrovia di rilevare la necessità od esattezza oppure la suffi-

cienza dei documenti accompagnatori, ed essa, rispettivamente quelli che le succedono nel trasporto, non sono responsabili di una colpa eventualmente emergente dall'accettazione della merce senza documenti accompagnatori o con documenti non sufficienti. All'incontro il mittente è garante verso la ferrovia per ogni multa o danno, cui essa fosse per incorrere in causa di inesattezza, insufficienza o mancanza dei documenti accompagnatori.

Se in seguito a domanda esplicita del mittente, esposta nella lettera di porto, la ferrovia, quando vi fossero le prescritte dichiarazioni e carte di legittimazione, provvedesse alle operazioni di dogana e gabella cui soggiacciono le merci ed anticipasse le spese di entrata, uscita o transito, come pure altre pubbliche tasse e competenze, in quanto siano da corrispondersi secondo le prescrizioni e non già nel luogo di partenza o di destino, essa non assume con ciò responsabilità alcuna. La ferrovia non è obbligata in seguito ad una proposta di tal fatta di accettare la mediazione e sta in di lei facoltà, di affidarla ad uno speditore, se nella lettera di porto non è indicata alcuna persona intermedia.

Se il mittente avesse proposto tale un disbrigo delle merci, che nel caso concreto non fosse legalmente ammissibile, si ritiene che egli sia d'accordo se la ferrovia dispone quel modo di trattamento, che secondo il proprio giudizio trovasse il più vantaggioso nell'interesse del mittente. Qualora ai confini del rispettivo territorio doganale la ferrovia assumesse delle merci, consegnate ad essa mediante la lettera di porto, nell'oltro al luogo di loro destino oppure fino al sito doganale opportuno per dimettere la dichiarazione doganale, senz'altro fossero accompagnate dai documenti finanziari estratti dal mittente, in tal caso quest'ultimo, rispettivamente il destinatario sono responsabili ed obbligati al regresso verso la ferrovia per tutti i danni e pregiudizi che potessero derivare alla medesima quale speditrice in causa di inesattezze, errori ed omissioni commesse dal mittente nella dichiarazione della lettera di porto, in base alla quale la ferrovia ha dovuto estendere ed eseguire la dichiarazione doganale.

Il mittente deve specificare anche nelle lettere di porto i documenti accompagnatori prodotti pel trattamento in linea doganale e di gabella. La ferrovia non assume alcuna garanzia per documenti accompagnatori che non sono specificati nella lettera di porto.

§ 7.

Calcolazione dei noli di trasporto.

Fino a che ed in quanto non siano pubblicate delle tariffe comuni di nolo, questo viene calcolato secondo gli importi complessivi risultanti dalle tariffe pubblicate delle singole ferrovie, rispettivamente delle associazioni. Tranne le poste indicate nelle tariffe per indennità di nolo, per consegna, rispeditura ed eventuale ricarico non dev'essere riscossa alcuna altra competenza. Vanno risarcite le spese effettive incontrate dalle ferrovie (p. e. dazi di transito, di importazione e d'esportazione, spese per traduzione, spese di ristaurazione che divengono necessarie alle merci e che sono occasionate da queste ultime in seguito alla propria loro qualità esterna ed interna ed alla loro natura per essere conservate durante il trasporto).

Qualora singole ferrovie mandino a prendere le merci dall'abitazione del mittente o le facciano sbarcare da bastimento, come pure quando le fanno tradurre all'abitazione del destinatario oppure in altro luogo, p. e. in ambienti doganali, magazzini, rimesse per la spedizione, bastimenti ecc., saranno da prestarsi all'uopo gli indennizzi che si rilevano dalle tariffe.

Il nolo si calcola a peso daziario (ritenuto il centinaio di cento libbre uguale a 50 chilogrammi), per quelle merci poi che vengono ricevute senza eseguire la pesatura, esso viene calcolato a norma delle prescrizioni contenute nelle tariffe e normative speciali delle

singole ferrovie, secondo la portata dei veicoli oppure secondo la capacità o la misura dello spazio. Si stabilisce il peso coll'eseguire la pesatura effettiva nelle stazioni ferroviarie, oppure col calcolo secondo le poste normali indicate nelle tariffe. Trattandosi di merci in colli questo calcolo deve sempre aver luogo nella stazione di consegna. Rimesse al di sotto di $\frac{1}{2}$ centinajo vengono calcolate per tutt'al più $\frac{1}{2}$ centinajo, il peso eccedente questa misura si calcola per centinaja di decine per modo che ogni decina incominciata vale quanto un decina piena. Questo calcolo del peso non esclude però la riscossione degl'importi minimi del nolo di trasporto, stabiliti nelle tariffe di singole ferrovie.

È libero a chi consegna di essere presente alla fissazione del peso. Se egli, dopo che fosse stato già fissato il peso dalla ferrovia e prima del carico delle merci, domandasse una nuova pesatura in presenza sua o del suo incaricato, l'amministrazione ferroviaria è facoltizzata a riscuotere per questo titolo la tassa di pesatura stabilita nella tariffa.

Questa tassa di pesatura viene inoltre riscossa anche nel caso, in cui il mittente di una merce ordinaria avesse in via di eccezione ommesso di indicarne il peso nella lettera di porto ed avesse quindi lasciato alla ferrovia di completare in quanto a questo la lettera di porto. Ove si tratti di merci celeri non viene in simili casi prelevata alcuna tassa di pesatura.

Tutti gli oggetti della medesima posta di nolo riportati in una lettera di porto formano una posizione di spedizione pel calcolo del nolo di trasporto.

Il nolo da riscuotersi viene arrotondato in soldi interi, per modo che frazioni di soldo si calcolano per soldi interi.

Qualora giusta le prescrizioni speciali delle singole ferrovie le merci debbano essere caricate dagli stessi mittenti, questi non possono caricare i veicoli che soltanto fino alla portata marcata sopra i medesimi. Per sopraccarico può la ferrovia riscuotere una multa convenzionale da fissarsi con norme speciali, salvo l'ulteriore indennizzo.

§ 8.

Pagamento del nolo.

I noli di trasporto vengono pagati all'atto della consegna della merce oppure assegnati al destinatario pel pagamento. La ferrovia può però pretendere l'immediato pagamento delle competenze di nolo, segnatamente per oggetti, i quali a giudizio della ferrovia accettata vanno soggetti a rapido deperimento o non coprono con sicurezza il nolo.

L'inesatta applicazione della tariffa, come pure gli errori di conteggio nella calcolazione delle tasse, non devono tornare a danno nè della ferrovia, nè della parte. Importi eventualmente riscossi in più delle poste di tariffa sussistenti saranno pubblicati e se ne avviseranno in quanto sia fattibile gli aventi diritto alla percezione.

§ 9.

Rivalsa e provvigione.

Le spese gravitanti sulle merci all'atto della loro consegna alla ferrovia e che si può domandare, vengano specificate, possono essere realizzate mediante rivalsa. Tali rivalse vengono consegnate al mittente in contanti, se il pagamento delle medesime sia seguito da parte di colui al quale sono indirizzate le merci.

Vengono pure ammesse anticipazioni sul valore della merce fino all'ammontare di fiorini 150 colle stesse condizioni come per rivalse di spese, qualora tali anticipazioni a giudizio dell'impiegato speditore siano sicuramente coperte dal valore della merce.

Per ogni rivalsa consegnata, senza differenza se la medesima venne scontata o ritirata in tutto od in parte in seguito a diversa disposizione viene calcolata la provvigione stabilita dalla tariffa della stazione di consegna. Noli di trasporto realizzati mediante rivalse dalle ferrovie in caso di ulteriore trasporto da una ferrovia all'altra, sono esenti dalla provvigione.

Per spese effettive (§ 7), che possono del pari essere realizzate mediante rivalse, può essere riscossa la provvigione per rivalse stabilita nella tariffa della ferrovia che anticipa le spese effettive.

Quale certificazione sull'impiego di rivalse per merci serve di regola la lettera di porto timbrata oppure la forma di certificazione sulla consegna di merci altrimenti permessa (cfr. § 5, Nro. 5), però vengono rilasciati a richiesta anche particolari scontrini di rivalsa e precisamente con esenzione di competenze.

Rivalse ricapitate vengono senza indugio avviate e pagate al ricevente avente diritto.

§ 10.

Accettazione delle merci.

La ferrovia non è obbligata di accettare merci pel trasporto prima che questo possa essere effettuato, non è quindi segnatamente obbligata, in quantochè i mezzi di trasporto ordinari della ferrovia non siano sufficienti ad eseguire il trasporto ricercato.

In tali casi la ferrovia è obbligata di far depositare le merci tradotte, in quanto gli ambienti disponibili siano sufficienti, verso conferma, colla riserva che l'accettazione pel trasporto segue appena allora, quando il carico della merce sia divenuto possibile. Il consegnatario deve indi dichiarare sulla lettera di porto di essere d'accordo, che la spedizione rimanga immagazzinata sino a che sia possibile il carico della medesima.

§ 11.

Consegna delle merci e spedizione delle medesime.

La merce dev'essere consegnata entro le ore stabilite per la spedizione, e rispettivamente caricata dal mittente ed a seconda della dichiarazione del mittente viene spedita come merce celere o merce ordinaria (§ 14).

Nei giorni di domenica e festivi non viene accettata merce ordinaria nè consegnata a chi è indirizzata nel luogo di destinazione.

La merce celere viene accettata e consegnata anche nei giorni di domenica e festivi, però soltanto nelle ore del giorno stabilite per una volta tanto e pubblicate mediante affisso nei locali di spedizione e rispettivamente anche nel periodico locale.

Le merci celeri devono essere consegnate con lettera di porto stampata in carta rossa (allegato C) e vengono spedite con preferenza e sollecitudine.

Le merci ordinarie, da consegnarsi con una lettera di porto giusta l'allegato B, vengono spedite secondo l'ordine di fila in cui furono ricapitate.

Riguardo al tempo del trasporto nessun mittente dev'essere favorito in confronto all'altro senza un motivo basato negli ordinamenti della ferrovia, nelle circostanze del trasporto, oppure nell'interesse pubblico. Le ferrovie sono in obbligo di tenere riguardo alle merci consegnate, rispettivamente depositate giusta il § 10 registri tali, da poter constatare dai medesimi l'ordine in cui avvenne il disbrigo delle merci.

Azioni contrarie al disposto dal presente paragrafo fondano la pretesa di risarcimento del danno da ciò derivato.

L'approntamento di carri per quelle merci, al carico delle quali il mittente provvede da sè, dev'essere ricercato per un giorno determinato ed il carico dev'essere ultimato nel termine da stabilirsi dalla stazione speditrice.

Questo termine viene recato a comune notizia mediante affisso nelle spedizioni di merci e rispettivamente anche mediante notificazione in un periodico locale.

§ 12.

Termine di resa, calcolazione del medesimo.

Ogni ferrovia pubblica i termini di resa. Sommando assieme i termini di resa delle singole ferrovie che prendono parte al trasporto, si ha il termine di resa per tutta la tratta del trasporto. Questo termine incomincia colla mezzanotte seguente alla timbratura della lettera di porto (§§ 4 e 5) ed è mantenuto, quando entro lo stesso la merce venga trasportata all'abitazione od al locale d'affari del destinatario (o di quelle persone alle quali a norma del § 19 può validamente effettuarsi la consegna), oppure in caso che per quest'ultimo trasporto non si abbia preso impegno alcuno, quando entro il termine sopraindicato, dopo arrivata la merce al luogo di destinazione, sia stato dato avviso in iscritto di tale arrivo al destinatario per mezzo della posta o tale avviso gli sia fatto realmente pervenire in altro modo.

Pel circondario di ogni amministrazione vengono stabiliti i seguenti termini massimi di resa:

A. Per merci ordinarie.

Per un trasporto fino a 20 leghe due giorni, trattandosi di distanze maggiori per ogni 20 leghe ulteriori incominciate un giorno di più.

B. Per merci celeri.

Per un trasporto fino a 20 leghe 24 ore, trattandosi di distanze maggiori per ogni 20 leghe ulteriori incominciato 12 ore di più.

Ai termini accennati sotto A e B possono ancora aggiungersi tutt'al più 24, rispettivamente 12 ore per ognuno:

- a) se il trasporto viene effettuato con un convoglio che secondo il piano della corsa pernotta in una stazione intermedia;
- b) se la merce non rimane nella percorrenza diretta, ma fa passaggio ad un'altra percorrenza, o deve passare un transito di fiume non accavalciato da ponte o finalmente nel trasporto trapassa dal circondario di una amministrazione a quello di un'altra amministrazione di congiungimento.

La decorrenza dei termini di resa è interrotta per la durata delle operazioni finanziarie. Resta riservato all'amministrazione di stabilire e pubblicare per mercati ed altri tempi di straordinario movimento dei termini aggiuntivi.

Per merci che sono ricapitate ferme nella stazione è mantenuto il termine di resa, se entro lo stesso la merce è tenuta in pronto nella stazione di destino per essere asportata.

§ 13.

Impedimento temporario del trasporto.

Quando il principio o la continuazione del trasporto venga temporariamente impedita da accidenti elementari o da altri casi, il mittente non è tenuto ad attendere che l'impedi-

mento venga rimosso; egli può anzi recedere dal contratto, deve per altro quando la ferrovia non possa essere aggravata da alcuna colpa, indennizzarla delle spese per l'apprestamento del trasporto e di quelle pel nuovo scarico con una tassa (stabilita dalle norme speciali) e corrispondere inoltre la tassa di trasporto per la tratta che la merce avesse già eventualmente percorsa.

§ 14.

Avviso e riconsegna della merce.

La ferrovia è obbligata di consegnare la lettera di porto e la merce nel luogo di destinazione al destinatario indicato nella lettera di porto. Posteriori disposizioni del mittente per la restituzione della merce o per le consegna della medesima ad altri invece che al destinatario indicato nella lettera di porto, verranno osservate dalla ferrovia solo in quanto che essa non abbia già consegnato al destinatario la lettera di porto, dopo l'arrivo della merce al luogo di destinazione. Il mittente deve in tal caso restituire a richiesta il duplicato della lettera di porto eventualmente rilasciatogli (§ 5, Nro. 5) oppure lo scontrino di accettazione.

La ferrovia non è obbligata ad osservare disposizioni diverse da quelle che vennero date alla stazione di partenza.

Se dopo l'arrivo della merce al luogo di destinazione, la lettera di porto fosse già consegnata al destinatario, in tal caso la ferrovia dovrà attenersi soltanto alle disposizioni del destinatario designato, mentre altrimenti essa sarebbe a lui garante del carico.

Per quelle merci che la ferrovia non fa trasportare essa stessa al domicilio del destinatario od al suo locale d'affari dopo l'arrivo ed approntamento delle merci trasportate, ne verrà data notizia in iscritto al destinatario mediante messi, colla posta od in altro modo che fosse usitato.

Là dove l'amministrazione trovi opportuno, verranno dalla medesima istituiti speciali imprenditori di ruotabili per tradurre ed asportare le merci entro il luogo di stazione oppure da località laterali e verso le medesime, ai quali imprenditori trova applicazione il § 18 del regolamento.

La tassa per la competenza da pagarsi all'imprenditore del ruotabile sarà affissa per l'evidenza nei rispettivi locali di spedizione delle merci.

Quei destinatari, i quali fanno levare da soli le loro merci o vogliono prevalersi di altri imprenditori di carriaggio che non di quelli dell'amministrazione ferroviaria, devono ciò annunziare per iscritto anticipatamente alla rispettiva spedizione delle merci ed in ogni modo ancor prima dell'arrivo della merce anche con certificazione autentica della firma ove la spedizione delle merci lo chiegga.

Sono escluse dal prelevamento a cura dello stesso destinatario quelle merci, le quali in seguito a prescrizioni di gabella o per altri motivi devono essere tradotte con carri in ambienti doganali o magazzini dell'amministrazione delle imposte; quelle merci che sono spedite ferme in stazione o che vengono fatte ricapitare all'indirizzo dall'amministrazione ferroviaria non vengono avvisate.

Dopo seguito il pagamento del nolo eventualmente non peranco supplito, nonchè delle spese e competenze garantite sulle merci, ha luogo la resa della merce nei locali di spedizione (magazzini di merci) e l'approntamento dei carri per lo scarico nei luoghi a ciò destinati, verso riconsegna della certificazione di ricevimento eseguita giusta le prescrizioni e presentazione della lettera di porto saldata, e precisamente secondo le disposizioni qui appresso indicate in quanto al tempo:

1. Le merci devono essere recuperate entro il tempo stabilito dalle tariffe per l'esenzione dalla tassa di magazzinaggio, durante il prescritto orario d'ufficio.

Merci spedite ferme in stazione, come pure merci di quei destinatari che una volta per sempre hanno dichiarato per iscritto di non voler essere avvisati, devono essere recuperate entro un termine da stabilirsi dalla tariffa, il quale non deve essere minore di 24 ore dopo l'arrivo della merce.

2. I termini entro i quali le merci caricate dallo stesso mittente devono essere scaricate e levate dai destinatari, vengono fissati dalle norme speciali di ogni amministrazione e recati a pubblica notizia in ogni stazione mediante affisso nei locali di spedizione, rispettivamente anche mediante notificazione in un periodico locale.

3. Domeniche e giorni festivi intercalari non vengono dovunque calcolate.

4. A motivo di non seguito arrivo di una parte della rimessa riportata nella medesima lettera di porto, della quale rimessa ogni parte senza connessione col complesso ha un valore generale di consumo, non può il destinatario rifiutare il ricevimento delle parte arrivata ed il pagamento del corrispondente importo del nolo, salvo le pretese d'indennizzo da elevarsi da lui in base al § 17 e seguenti.

Merci celeri vengono avviate, in quanto circostanze straordinarie non rendano indispensabile un termine più lungo, entro due ore dopo l'arrivo, rispettivamente entro sei ore, e ciò a colui al quale sono indirizzate, al suo domicilio. L'avviso, rispettivamente la traduzione delle merci celeri arrivate più tardi delle ore 6 p. m. può essere richiesta appena la mattina seguente.

Il ricevente è in diritto di domandare all'atto dell'extradazione delle merci la ripesatura delle medesime verso pagamento della tassa di pesatura conforme alla tariffa.

§ 15.

Tassa di magazzinaggio e multa convenzionale.

1. Chi senza i motivi accennati al § 13 ritrasse dai magazzini o dai vagoni della ferrovia prima della loro partenza le merci da lui consegnate per essere trasportate, dovrà a richiesta dell'amministrazione ferroviaria pagare oltre alle competenze di carico e scarico per ciascun giorno dal momento della consegna, sia il giorno appena incominciato o trascorso, una tassa di magazzinaggio.

Se il mittente ricerca la restituzione di una merce in una stazione intermedia della tratta di trasporto e l'amministrazione aderisce a tale domanda, in tal caso oltre il nolo a tariffa per la tratta percorsa dalla merce sulla ferrovia dev'essere pagato anche l'importo di ravvedimento a tariffa.

2. Verificandosi la consegna a riprese delle spedizioni, dichiarate nella medesima lettera di porto, oppure qualora siano consegnate delle merci con lettere di porto incomplete od inesatte e debbano quindi rimanere giacenti fino al ricapito delle lettere di porto completate e rettifiche, può la ferrovia, se la consegna non fosse compiuta entro 24 ore ed apparisse una dilazione della manipolazione di consegna, rispettivamente se entro quel tempo non fosse seguito il completamento e la rettifica delle lettere di porto, far prelevare una tassa di magazzinaggio sulle merci consegnate dopo trascorse le 24 ore fino all'effettuata completa consegna della spedizione complessiva contemplata dalle lettere di porto, rispettivamente fino al completamento ed alla rettifica di queste ultime. La ferrovia può del pari riscuotere una multa convenzionale, a garanzia della quale dev'essere depositata a richiesta, all'atto di ordinare la provvista di vagoni, una cauzione pari all'importo della multa per il ritardo di un giorno, e ciò da colui, il quale ordina vagoni di ferrovia pel trasporto di merci, il di cui carico vuol essere provveduto dal mittente ed il quale entro il termine da stabilirsi

dalle prescrizioni speciali (cfr. § 11 in chiusa) non effettua il carico a dovere nè il disbrigo delle merci; in quest'ultimo caso la ferrovia è pure facoltizzata, trascorso che sia il termine, di allontanare il carico dal vagone a spese del committente, di far immagazzinare lo scarico a di lui rischio e pericolo e verso una tassa di magazzino e di sottrarre il vagone di ferrovia alla disposizione del committente. In egual modo la ferrovia è tenuta al pagamento di una multa convenzionale di pari importo, nel caso essa non effettui a tempo debito la somministrazione di vagoni che ebbe ad assumersi.

3. Chi entro il termine prescritto non ritira le merci di trasporto, deve pure pagare la tassa di magazzino. All'incontro l'amministrazione ferroviaria è obbligata al risarcimento delle spese comprovate pel lievo pred posto di una merce nel caso una merce già avvisata non fosse per anco arrivata alla stazione al tempo del lievo.

4. Se le merci caricate non vengono scaricate e levate dai vagoni caricati dal mittente entro il termine prescritto dal § 14 Nro. 2, la ferrovia è autorizzata a praticare questo scarico a spese del destinatario, rispettivamente del mittente, però senza assumere qualsivoglia garanzia ed essa può in effetto di prescrizioni speciali fissare in pari tempo un indennizzo convenzionale come tassa di magazzino o come penalità di noleggio dei vagoni.

5. Se si tratta di merci, il cui destinatario non ha potuto esserne notiziato, il calcolo della tassa di magazzino e della penalità di noleggio dei vagoni decorre dopo l'espri dei termini stabiliti nelle prescrizioni speciali.

6. La tariffa pel trasporto delle merci contiene le determinazioni più precise sull'ammontare e sulle modalità del calcolo di queste tasse convenzionali di magazzino e penalità di noleggio dei vagoni.

Se il movimento ordinario è messo a repentaglio in seguito a forti agglomeramenti di merci, la ferrovia è in diritto di aumentare le tasse di magazzino e qualora questa misura non fosse sufficiente, di limitare anche il tempo di magazzino esente da tassa per la durata dell'agglomeramento delle merci.

§ 16.

Modo di procedere in casi di impedimento alla riconsegna.

Quelle merci, di cui viene rifiutata l'accettazione o la consegna o per le quali questa non si effettua a tempo debito, come pure quelle merci la cui consegna divenne impossibile e non meno quelle che coll'indirizzo „ferme in stazione“ vi rimasero depositate più a lungo del termine accordato dalle prescrizioni speciali dopo l'arrivo, senza che il destinatario si sia insinuato, rimangono nei magazzini a rischio e spese dei mittenti, i quali ne devono essere notiziati per quanto fattibile colla maggior possibile sollecitudine. La ferrovia ha pure il diritto, di consegnare a magazzino tali merci verso rivalsa delle spese sulle medesime gravitanti, e ciò in un pubblico stabilimento di magazzini oppure ad uno speditore a lei noto come fidato, per conto ed a rischio di chi ne ha interesse, ponendole ivi a disposizione del mittente, in quanto quest'ultimo in seguito a partecipazione avuta dalla ferrovia, non prenda entro 14 giorni a datare dalla partenza di questa partecipazione, una diversa disposizione per la consegna delle merci.

La ferrovia è facoltizzata di far trasportare in avanti le merci, il cui luogo di destinazione non giace lungo la ferrovia, a mezzo di uno speditore o con altro mezzo fino al luogo di destinazione a rischio e spese del mittente, qualora dal mittente o dal destinatario non sia stata presa alcuna disposizione per l'immediato ulteriore trasporto delle merci. Vale lo stesso per merci, il cui luogo di destinazione sia una stazione ferroviaria non organizzata pel movimento delle merci.

La premessa determinazione non è applicabile in quanto l'amministrazione abbia ammesso imprenditori di ruotabili pel trasporto di merci in luoghi laterali (cfr. § 14).

Colla consegna della merce il mittente si dichiara d'accordo anche in riguardo a ciò, che quelle merci, di cui viene rifiutata o non effettuata a tempo l'accettazione ed il ritiro, o di cui non è fattibile la consegna, qualora siano soggette a guasto rapido oppure coprauo sicuramente soltanto il nolo, ma non anche il nolo di ritorno, o finalmente quelle merci, che in seguito a rifiutato ritiro da parte del destinatario vengono esibite di ritorno al mittente, senza che egli le ricuperi, oppure nel caso che non possa essere eruito il destinatario, siano dalla ferrovia vendute senza ulteriore formalità nel modo il più vantaggioso e precisamente quelle merci che sono soggette a guasto rapido, senza indugio, tutte le altre poi nel termine il più breve di 4 settimane dopo trascorso il tempo del magazzino esente da tassa, per indennizzarsi del nolo e della spesa, assegnando il soprappiù al mittente.

Vale lo stesso nel caso il mittente non possa essere eruito.

Merci relitte (senza proprietario) trovantisi nel distretto locale della ferrovia, soggiaciono del pari alle determinazioni della sezione A § 32.

§ 17.

Obbligo di garanzia in generale.

Se una ferrovia assume la merce con una lettera di porto, giusta la quale il trasporto è da effettuarsi da più ferrovie che si congiungono l'una all'altra, in tal caso non tutte le ferrovie che assunsero la merce colla lettera di porto garantiscono come conduttrici della merce per tutto il trasporto, ma soltanto la prima e quella ferrovia, che da ultimo assunse la merce colla lettera di porto; un'altra ferrovia intermedia può essere chiamata garante in qualità di conduttrice della merce allora soltanto, quando le possa essere comprovato che il danno di cui si chiede l'indennizzo, sia avvenuto lungo la medesima.

Il regresso spettante alle ferrovie fra di loro non viene con ciò alterato.

§ 18.

Obbligo di garanzia della ferrovia per il proprio personale.

La ferrovia garantisce per il proprio personale e per gli altri individui dei quali essa si prevale per l'esecuzione del trasporto da essa assunto.

§ 19.

Estensione e durata dell'obbligo di garanzia. Procedura di reclamo.

La ferrovia garantisce per il danno che si fosse verificato in causa di perdita o guasto della merce, dal momento del ricevimento di essa, da determinarsi giusta il § 4, fino alla riconsegna, in quantochè essa non possa provare che la perdita o il guasto sia derivato da forza maggiore (*vis major*) o dalla naturale qualità della merce, segnatamente per deperimento interno, evaporazione, gocciolamento ordinario e simili, oppure da difetti d'imballaggio non riconoscibili esternamente. Alla riconsegna al destinatario equivale la riconsegna ad ambienti d'imballaggio, magazzini di deposito, rimesse di revisione ecc. e nel caso del § 16 alla riconsegna in un pubblico magazzino di deposito oppure ad uno speditore.

La merce si considera come perduta appena quattro settimane dopo trascorso il termine di resa. Coll' accettazione della merce da parte del destinatario indicato nella lettera di porto o dai suoi incaricati oppure da parte di quelle persone, alle quali può farsi validamente la riconsegna giusta il premesso e col pagamento del nolo si estingue ogni pretesa verso la ferrovia. Solo nel caso di perdita o di guasti, che non fossero stati esternamente riconoscibili all'atto della riconsegna, la ferrovia può essere chiamata responsabile anche dopo l' accettazione e dopo effettuato il pagamento del nolo, però solamente quando tosto dopo lo scoprimento del fatto venga domandata la constatazione della perdita o del danneggiamento ed il reclamo venga insinuato per iscritto alla ferrovia al più tardi entro quattro settimane e venga dimostrato che la perdita od il danneggiamento siasi verificato entro il periodo di tempo compreso fra il ricevimento e la riconsegna della merce.

Si estinguono inoltre tutte le pretese per smarrimento totale, per diminuzione o danneggiamento della merce dopo un anno, calcolato dalla decorrenza del giorno, nel quale la riconsegna avrebbe dovuto essere effettuata; in quanto poi la merce sia stata accettata non però pagata la fassa, si estinguono tutte le pretese in causa di diminuzione o di danneggiamento della merce dopo un anno dalla decorrenza del giorno, in cui avvenne la riconsegna.

In tutti i casi di perdita e di danneggiamento le amministrazioni ferroviarie devono istituire le più minuziose ricerche e dare agli aventi diritto, dietro loro richiesta, partecipazioni conformi ad atti assunti ed esatte sul risultato delle investigazioni.

All'atto di ricevere l'indennizzo l'avente diritto all'indennizzazione può richiedere di essere notiziato nel caso la merce smarrita venisse in appresso trovata. Sulla fatta domanda gli si rilascerà una certiorazione.

Entro quattro settimane dall'avuta partecipazione l'avente diritto può domandare verso restituzione del consegnato importo d'indennizzo, che la merce ritrovata venga tradotta franca da spese dal luogo ove la medesima venne trovata fino al luogo originario di destinazione indicato nella lettera di porto.

Qualora siasi verificato un ammanco od un danneggiamento di una merce, la ferrovia farà constatare alla presenza di testimoni imparziali e possibilmente alla presenza dell'avente diritto al reclamo il peso e l'emergente, secondo le circostanze poi il danno derivato alla merce, coll'intervento di periti.

Se l'avente diritto al reclamo intende di convenire colla ferrovia in via stragiudiziale sull'indennizzo da prestarsi da quest'ultima, egli deve ancor prima del prelevamento, rispettivamente del ritiro della merce, riconoscere l'emergente constatato ed insinuare la sua pretesa d'indennizzo.

Non appagandosi del giudizio dei periti chiamati dalla ferrovia all'intervento, resta libero all'avente diritto al reclamo di far stabilire il danno da periti nominati dal tribunale commerciale od in mancanza di questo dal giudice del luogo oppure da periti già istituiti stabilmente presso il giudizio.

Un reclamo insinuato dev'essere effettivamente prodotto entro il termine legale della prescrizione con un documento comprovante il valore della merce e se la merce venne ritirata, anche colla lettera di porto ed incombe alla ferrovia, prodotto che sia, di darvi risposta ed evaderlo colla maggior possibile sollecitudine.

§ 20.

Limitazione dell'obbligo di garanzia per quelle merci, che non sono destinate per stazioni di ferrovia.

Quando viene assunta pel trasporto una merce con una lettera di porto, nella quale come luogo di riconsegna è indicato un luogo che non giace lungo una ferrovia di congiunzione, in tal caso non havvi obbligo di garanzia delle ferrovie come conduttrici del trasporto per tutto il trasporto, ma quest'obbligo si limita soltanto al trasporto fino al luogo dove finisce il trasporto a mezzo della ferrovia. Relativamente al trasporto ulteriore subentrano soltanto gli obblighi dello speditore.

Rispetto ai carriaggi istituiti dall'amministrazione ferroviaria per luoghi situati lateralmente (cfr. § 14) sussiste l'obbligo di garanzia della ferrovia come conduttrice del trasporto anche per il trasporto fino al luogo di destinazione della merce.

§ 21.

Limitazione dell'obbligo di garanzia quando siano indicati più luoghi di destinazione.

Quando sulla lettera di porto si trova stabilito dal mittente, che la merce debba essere consegnata o debba rimanere in un luogo che trovasi lungo una ferrovia, per la quale vale il presente regolamento, in tal caso, malgrado che nella lettera di porto sia indicato un altro luogo di destinazione, si riguarderà la spedizione come accettata soltanto sino a quel luogo primo indicato che trovasi lungo la ferrovia e quest'ultima è responsabile soltanto fino alla riconsegna in questo luogo.

§ 22.

Limitazione speciale dell'obbligo di garanzia.

1. Per quelle merci, le quali in causa delle loro particolari proprietà naturali sono soggette a speciale pericolo di perdita totale o parziale o di danneggiamento, segnatamente a rotture, ruggine, deperimento interno, gocciolamento straordinario, accensione spontanea ecc., la ferrovia non garantisce del danno derivato da tale pericolo, non quindi

- a) in generale: per sostanze pericolose, come: acido solforico, acqua forte (reggia) ed altri mordenti, come pure per sostanze facilmente accendibili;
- b) per la rottura: quando si tratta di oggetti facili a rompersi, come: mobili ed attrezzi di casa, vetro, fusioni in ghisa, brocche, bottiglie e palloni di vetro vuoti o ripieni, zucchero in panni sciolti ecc.;
- c) per lo sgocciolamento, cioè per la filtrazione dei liquidi attraverso le fughe dei recipienti senza danneggiamento esterno;
- d) per il guasto: trattandosi di liquidi ed altri oggetti che inacidiscono o marciscono facilmente o che soffrono per l'azione del gelo o del caldo;
- e) per l'irruginarsi delle merci di metallo;
- f) per perdite di peso: nei pesci freschi o salati, ostriche e frutti meridionali.

2. La ferrovia non garantisce relativamente a quelle merci che vengono trasportate sopra carri scoperti, per il danno derivato dal pericolo che va congiunto a tale modo di trasporto. La tariffa determina quali merci la ferrovia sia facoltizzata di trasportare in carri scoperti coll'applicazione della classe ribassata di tariffa ed il mittente dà a dividere di essere d'accordo con questo modo di trasporto, non domandando espressamente all'atto della consegna mediante annotazione scritta sulla lettera di porto, il trasporto della rispettiva merce in carri coperti o provveduti di coperte. Però in questo caso la ferrovia è in diritto di prelevare una addizionale al nolo di tariffa.

Qualora in seguito a speciale accordo merci che altrimenti si trasportano in carri coperti, vengono trasportate in carri scoperti, in tal caso per pericolo congiunto a questo modo di trasporto non può essere inteso un significativo ammanco nel peso od un ammanco di colli interi.

3. In quanto alle merci, le quali ad onta che la loro natura esigesse un imballaggio per ripararle da perdita o danneggiamento lungo il trasporto, vengono consegnate verso dichiarazione del mittente sulla lettera di porto, non imballate o con imballaggio difettoso, la ferrovia non garantisce per il danno derivato dal pericolo congiunto colla mancanza d'imballaggio o colla difettosa qualità del medesimo.

4. Rispetto a quelle merci, il cui carico o scarico per disposizione della tariffa od in seguito ad accordo col mittente, viene provveduto da questo o dal destinatario, la ferrovia non garantisce per il danno derivato dal pericolo che va congiunto col carico e collo scarico oppure col carico difettoso. Il mittente, rispettivamente il destinatario garantiscono invece per il danno inferito ai veicoli della ferrovia col carico e collo scarico oppure occasionalmente allo stesso.

5. Per quelle merci che vengono scortate, la ferrovia non garantisce per il danno derivato dal pericolo, a rimuovere il quale tende la scorta.

6. In tutti i premessi casi contemplati da 1 a 5 viene ritenuto, fino a che non sia provato il contrario, che un danno manifestatosi, qualora abbia potuto derivare da pericolo di cui la strada ferrata non assunse garanzia, sia effettivamente provenuto dal medesimo.

7. Le premesse esenzioni contemplate da 1 e 5 non subentrano se viene provato che il danno sia derivato da colpa dell'amministrazione ferroviaria o dal suo personale.

8. Differenze di peso non vengono abbuonate, in quanto per tutta la tratta percorsa la deficienza non importa più di un per cento del peso indicato nella lettera di porto, rispettivamente di quello stabilito dalla stazione di spedizione, trattandosi di merci asciutte e non più del due per cento del peso come sopra per merci umide, alle quali devono essere equiparati legnami da tinta raschiati o macinati, cortecce, radici, regolizia, tabacco tagliato, grassi, saponi ed oli induriti, frutta fresche, foglie di tabacco fresche, lana di pecora, cuoi, corami, pellami, frutta secche o inaridite, tendini di animali, corna ed unghie, ossa (intere o macinate), pesci asciutti, lupoli e cementi freschi (altri oggetti da comprendersi qui, devono essere nominatamente indicati nelle prescrizioni speciali). Nel caso che più pezzi assieme fossero stati trasportati mediante una lettera di porto, il per cento soprastabilito viene calcolato singolarmente per ogni pezzo, se il peso o la misura dei singoli pezzi sia esposta nella lettera di porto o possa venire dimostrata in altro modo.

La preaccennata esenzione dall'obbligo di garanzia non ha luogo, quando ed in quanto venga comprovato, che la perdita secondo le circostanze emergenti non derivò in seguito alla qualità naturale della merce, oppure che il per cento accettato non corrisponde a questa qualità od alle altre circostanze del fatto. Resta però riservato alle singole amministrazioni, di stabilire per quelle merci, le quali vengono caricate dallo stesso mittente o scaricate dal destinatario, percenti maggiori del due secondo la qualità dei singoli articoli, sino al limite dei quali percenti maggiori non deve aver luogo un abbuono per mancanza di peso.

§ 23.

Valutazione in denaro dell'obbligo di garanzia.

L'indennizzo che in virtù delle disposizioni dei paragrafi precedenti cade a carico della ferrovia, dev'essere valutato in danaro secondo le massime seguenti:

1. In caso di perdita totale o parziale, nella calcolazione del danno si tiene per base il valore ordinario commerciale da comprovarsi dal danneggiato ed in mancanza di un tale valore, il valore ordinario che avrebbero avuto merci della stessa qualità all'epoca e nel luogo della pattuita riconsegna, detratte da ciò le spese di dogana, di noli ed altre male spese eventualmente risparmiate in seguito alla perdita.

2. Nella calcolazione dell'indennizzo non viene però ammesso quale valore ordinario commerciale, rispettivamente quale valore ordinario un importo maggiore di 30 fiorini in argento per centinajo, in quanto non sia espressamente dichiarato un valore maggiore sopra la lettera di porto nel sito a ciò destinato, con lettere.

3. In caso di una dichiarazione di valore superiore, la somma dichiarata costituisce l'importo massimo dell'indennizzo da accordarsi. In questo caso il mittente oltre il nolo a tariffa deve corrispondere una addizionale, che non può sorpassare $\frac{1}{10}$ per mille della complessiva somma dichiarata per ogni 20 leghe incominciate, che la merce ha da percorrere entro la singola ferrovia, rispettivamente entro il confine della singola associazione ferroviaria, con un importo minimo di 5 soldi ed arrotondando l'importo da prelevarsi a soldi interi.

4. In caso di danneggiamento di merci viene bonificata la diminuzione di valore derivata dal danneggiamento in proporzione fra il valore da rilevarsi secondo la determinazione ad 1 e l'importo massimo accennato al 2 e 3.

§ 24.

Obbligo di garanzia in caso che la consegna non sia stata effettuata entro il termine di resa.

La ferrovia garantisce pel danno derivato in conseguenza a ritardo del termine di resa (§ 12) in quanto essa non possa provare, di non aver potuto evitare il ritardo coll'impiego della premura che si addice ad un diligente conduttore di carichi.

Se la merce venne accettata da parte del destinatario indicato nella lettera di porto o della sua gente o di quelle persone, alle quali la consegna può farsi validamente giusta il § 19 e se venne pagato il nolo, le pretese derivanti dal ritardo del termine di resa vanno ad estinguersi in quanto entro 8 giorni dopo la consegna, rispettivamente dopo il pagamento del nolo, non siano state accampate in modo legalmente efficace. Se la merce non è accettata od il nolo non pagato, tali pretese si estinguono dopo un anno. Questo termine incomincia collo spirare del giorno in cui fu effettuata la riconsegna e quando essa in generale non sia avvenuta, collo spirare del termine di resa.

§ 25.

Apprezzamento in danaro dell'obbligo di garanzia nel caso di ritardato termine di resa.

L'indennizzo da prestarsi dalla ferrovia pel danno derivato dal ritardo del termine di resa e da comprovarsi dall'avente diritto all'indennizzo non potrà sorpassare l'importo della metà del nolo se il ritardo non importa più di 24 ore e l'importo del nolo intero in caso il ritardo importasse più di 24 ore.

Senza domandare la prova che in causa di ritardata consegna sia derivato un danno, la ferrovia presta la seguente indennizzazione:

- a) trattandosi di merci ordinarie: Se il ritardo importa più di 1 giorno, fino a 3 giorni $\frac{1}{4}$, fino a 8 giorni $\frac{1}{3}$ e se il ritardo importa più di 8 giorni, la metà del nolo;
- b) trattandosi di merci celeri: Se il ritardo importa più di 12 ore, fino a 24 ore $\frac{1}{4}$, fino a 3 giorni $\frac{1}{3}$ e se il ritardo importa più di 3 giorni, la metà del nolo.

Intendendo il mittente di assicurarsi un indennizzo di danno superiore a detta misura, egli deve dichiarare un importo determinato come suo interesse alla resa in tempo, riportandolo nella rubrica della lettera di porto a ciò destinata. Perchè tale dichiarazione sia valida occorre che sia riportata con lettere nell'accennata rubrica e munita del visto per iscritto da parte dell'ufficio di spedizione delle merci.

Se il mittente ha dichiarato espressamente in questa forma un importo determinato quale interesse della resa in tempo, la ferrovia è tenuta ad indennizzare il danno comprovato anche oltre l'importo del nolo fino tutt'al più all'importo della somma dichiarata.

In questo caso però viene prelevata una addizionale di nolo, la quale per ogni 4 fi. e 50 s. della somma dichiarata — calcolati 4 fi. e 50 s. incominciati come interi — non può sorpassare per le prime 20 leghe $\frac{1}{2}$ s.
 per le susseguenti 30 leghe $\frac{1}{4}$ „
 per ogni 50 leghe ulteriormente susseguenti $\frac{1}{4}$ „
 20, rispettivamente 30 e 50 leghe incominciate, si calcolano come intere.

Le frazioni vanno arrotondate a soldi interi. La minima addizionale di nolo importa 5 soldi.

Allegato A.

La spedizione di merci della ferrovia.....
 a..... ha accettato dietro.....
 richiesta le seguenti merci, le quali giusta lettera di porto di odierna data sono specificate
 come in appresso e ciò pel trasporto col mezzo della ferrovia per.....
 da....., vale a dire :

.....

..... riconosco..... in proposito espressamente, che queste
 merci sono consegnate senza imballaggio.....
 con imballaggio difettoso, cioè.....

.....

e che ciò è riconosciuto nella lettera di porto del.....

..... li 18.....

.....

Distinta.		Unità di nolo per cent.	Da prelevare			
			Tall.	Gr.	Q.	S.
Affrancato						
Rivalsa					
Provvigione					
Nolo fino					
Addizionale di nolo					
Nolo fino					
Addizionale di nolo					
Nolo fino					
Addizionale di nolo					
Nolo fino					
Addizionale di nolo					
In complesso						

Timbro della stazione & arrivo.

Nro. del carro _____
 Nro. del foglio di spedizione _____

Pos. _____

Al Signor _____

in _____

Stazione _____ della ferrovia _____

per l'inoltro _____

La somma del complessivo valore dichiarato (§ 23 Nro. 2 e 3 del Regolamento di associazione) importa:

Vedi la penultima colonna della pagina davanti.

Specificazione della rivalsa	Importo

Rivalsa complessiva in lettere

Timbro delle ferrovie:

La somma dichiarata per l'interesse a che la riconsegna si effettui entro il termine di resa, importa:

Indice.

A.

Trasporto di persone, bagagli da viaggio, cadaveri, ruotabili ed animali vivi.

I. Determinazioni generali.

1. Obblighi del personale di servizio.
2. Diritti del personale di servizio.
3. Decisione di controversie.
4. Reclami.
5. Accesso alle stazioni ferroviarie ed alla strada.
6. Limitazione dell'obbligo al trasporto. Mezzo di pagamento.

II. Determinazioni particolari.

a) Trasporto di persone.

7. Piani di corsa (orari). Corse separate. Tempo di partenza.
8. Prezzi dei viglietti di corsa.
9. Vendita dei viglietti. Accettazione di ritorno dei viglietti già presi.
10. Viglietti di corsa e loro valitura. Ribasso del prezzo di corsa per fanciulli.
11. Cambio di viglietti di corsa recuperati.
12. Assegnamento dei posti.
13. Esclusione dalla corsa di persone moleste.
14. Sale di aspetto, cancelli per viglietti e bagagli. Controllo dei viglietti.
15. Il salire nei veicoli.
16. Perdita dell'ora di partenza.
17. Contegno nelle stazioni intermedie. Aprimento e chiusura delle portiere dei veicoli.
18. Fermata straordinaria sopra strada libera.
19. Contegno durante la corsa e nel salire e discendere.
20. Danneggiamento dei veicoli.
21. Ritardo dei convogli. Interruzione della corsa.
22. Il condur seco cani ecc. Il fumare tabacco. Il portare con sè oggetti pericolosi in linea d'incendio.
23. Esclusione dalla corsa di persone ubbriache o renifenti.

b) Trasporto del bagaglio da viaggio.

24. Che cosa s'intenda per bagaglio da viaggio.
25. Modo d'imballaggio, lievo di marche postali e ferroviarie di data più remota.
26. Consegna del bagaglio.
27. Il prender seco bagaglio a mano.
28. Scontrini di bagaglio ed estradazione del bagaglio.
29. Obbligo di garanzia della ferrovia pel bagaglio di viaggio.
30. Capi di bagaglio andati smarriti.
31. Obbligo di garanzia della ferrovia per ritardato termine di resa.
32. Facchini per bagagli.
33. Oggetti lasciati indietro.

c) Trasporto di cadaveri.

34. Condizioni del trasporto.

d) Trasporto di equipaggi ed altri ruotabili.

35. Accettazione e trasporto. Termine di consegna.
36. Riconsegna.

- 37. Il lasciare bagaglio da viaggio ecc. negli equipaggi.
- 38. Garanzia della strada ferrata per ruotabili.
- 39. Termine di consegna.

e) Trasporto di animali vivi.

- 40. Accettazione. Carico e scarico. Esclusione di animali ammalati e feroci.
- 41. Trasporto di cani.
- 42. Trasporto di cavalli.
- 43. Trasporto di altri animali.
- 44. Obbligo di garanzia della strada ferrata per animali.
- 45. Termine di consegna.

B.

Trasporto di merci.

- 1. Passaggio da una ferrovia all'altra.
- 2. Ricevimento delle merci.
- 3. Oggetti esclusi dal trasporto od ammessi soltanto condizionatamente.
- 4. Conclusione del contratto di trasporto.
- 5. Lettere di porto.
- 6. Preserizioni di dogana e gabella.
- 7. Calcolazione dei noli di trasporto.
- 8. Pagamento del nolo.
- 9. Rivalsa e provvigione.
- 10. Accettazione delle merci.
- 11. Consegna delle merci e spedizione delle medesime.
- 12. Termine di resa, calcolazione del medesimo.
- 13. Impedimento momentaneo del trasporto.
- 14. Avviso e riconsegna della merce.
- 15. Tassa di magazzinaggio e multa convenzionale.
- 16. Modo di procedere in casi di impedimento alla riconsegna.
- 17. Obbligo di garanzia in generale.
- 18. Obbligo di garanzia della ferrovia per il proprio personale.
- 19. Estensione e durata dell'obbligo di garanzia. Procedura di reclamo.
- 20. Limitazione dell'obbligo di garanzia per quelle merci, che non sono destinate per stazioni di ferrovia.
- 21. Limitazione dell'obbligo di garanzia quando siano indicati più luoghi di destinazione.
- 22. Limitazioni speciali dell'obbligo di garanzia.
- 23. Valutazione in denaro dell'obbligo di garanzia.
- 24. Obbligo di garanzia in caso che la consegna non sia stata effettuata entro il termine di resa.
- 25. Apprezzamento in danaro dell'obbligo di garanzia nel caso di ritardato termine di resa.

Allegato A, B, C.