

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 18 listopada 1921 r.

w przedmiocie zmian i uzupełnień Taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14, poz. 152) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządza się co następuje:

§ 1. Do taryfy ogólnej na przewóz towarów, zwłok i zwierząt z dnia 1 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 40, poz. 243), wraz z późniejszymi uzupełnieniami i zmianami wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W części III „Nomenklatura i klasyfikacja towarów”

(Dz. U. R. P. 1921 r. № 78, poz. 536, str. 1413).

W gr. 41 „Materiały drzewne”:

W pozycji „Budulec drzewny nieobrobiony” skreśla się słowa: „dłuższych nad 2 metry”. Ta sama pozycja w rubryce klasy wagonowej otrzymuje dodatkowy odsyłacz „e”.

Pozycje: „Budulec obrobiony” i „Podkłady kolejowe” w rubryce klasy wagonowej otrzymują dodatkowy odsyłacz „f”.

W uwadze „b” wnosi się następujące uzupełnienia: po słowach „do kopalń” dodaje się „krajowych”; po słowach „fabryk zapatek” dodaje się „krajowych”; po słowach „adresowane bezpośrednio do” dodaje się „krajowych”; po słowach „wełny drzewnej” dodaje się „oraz papierni”.

Wprowadza się nowe uwagi „e” i „f” w następującym brzmieniu:

„e) Za budulec drzewny nieobrobiony, adresowany bezpośrednio do krajowych tartaków mechanicznych, przewoźne oblicza się przy przesyłkach całowagonowych według taryfy klasy IV, obniżonej o 20% (patrz część VI niniejszej taryfy: „Taryfy wyjątkowe”).

f) Za budulec obrobiony i podkłady kolejowe, wywożone na Górny Śląsk, do Gdańska i zagranicę, przy przesyłkach całowagonowych prze-

wożne oblicza się według taryfy wyjątkowej (patrz część VI niniejszej taryfy: „Taryfy wyjątkowe”).

W gr. 42 „Drzewo opałowe, odpadki przy obróbce drzewa, oraz inne materiały leśne”.

W pozycji: „Drzewo opałowe i t. d.” słowa: „2 metry” zamienia się na „1 metr 20 centymetrów”.

W gr. 49 „Ropa naftowa i jej pochodne oraz wosk ziemny”.

W pozycji: „Asfalt naftowy i t. d.” nazwa „nafta motorowa” zmienia się na „olej gazowy”.

W pozycji: „Wszystkie przedmioty tej grupy, oprócz niżej wymienionych” rubryka klasy wagonowej otrzymuje odsyłacz „d”).

W uwadze „d)” słowa „Taryfa stacyjna na przewóz ropy naftowej i jej pochodnych” należy zamienić słowami „Taryfy wyjątkowe”.

W części VI-iej (Dz. U. R. P. № 85, poz. 624, str. 1562).

Tytuł „Taryfa stacyjna na przewóz ropy naftowej i jej pochodnych”
„Taryfa specjalna № 1”

otrzymuje brzmienie następujące:

„TARYFY WYJĄTKOWE”

„Taryfa № 1”

„Na przewóz ropy naftowej (gr. 49)”

Pozatem wprowadza się nowe taryfy wyjątkowe № 2, № 3 i № 4 treści następującej:

„Taryfa № 2.

Na przewóz pochodnych ropy naftowej (benzyny, parafiny, nafty oczyszczonej i olejów smarowych z gr. 49).

Za przewóz przesyłek całowagonowych z rafinerji od stacji, wskazanych w nagłówku taryfy wyjątkowej № 1, na eksport przez Tczew do Gdańska, przez Leszno, Zbąszyń, Orłów, Piotrowice, Herby, Sosnowiec, Mysłowice, Oświęcim i Dziedzice opłaty oblicza się za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za 10.000 kg. od każdego wagonu według następujących schematów:

a) Na przewóz benzyny i parafiny.

Od 1 do 100 km.—po 30 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 100 km.—300 mk.

Od 101 do 200 km.,—300 mk.+po 20 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 200 km.—500 mk.

Od 201 do 400 km.—500 mk.+po 15 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 400 km.—800 mk.

Ponad 400 km. po 20 mk. za każde 10 km. i 100 kg.

Oprócz tego pobiera się stałą opłatę stacyjną w wysokości 10 mk. za każde 100 kg.

b) Na przewóz nafty oczyszczonej i olejów smarowych.

Od 1 do 100 km. po 25 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 100 km.—250 mk.

Od 101 do 200 km.—250 mk.+po 15 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 200 km.—400 mk.

Od 201 do 400 km.—400 mk.+po 10 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 400 km.—600 mk.

Ponad 400 km. po 15 mk. za każde 10 km. i 100 kg.

Oprócz tego pobiera się stałą opłatę stacyjną w wysokości 10 mk. za każde 100 kg.

(Warunki stosowania niniejszej taryfy wyjątkowej wyszczególnione są pod taryfą wyjątkową № 3).

Taryfa № 3.

Na przewóz budulca obrobionego: piłowanego (tartego), ciosanego, struganego, szpuntowanego lub heblowanego, również fugowanego i falcowanego, jako to: desek, bali, belek, dyli, listew, krokwi, lat i t. p. oraz podkładów kolejowych (z gr. 41).

Za przewóz przesyłek całowagonowych produktów drzewnych, wskazanych w nagłówku, na eksport przez Tczew do Gdańska, przez Leszno, Zbąszyń, Orłów, Piotrowice, Herby, Sosnowiec, Mysłowice, Oświęcim i Dzieńzice opłaty oblicza się według następującego schematu:

Od 1 do 100 km. po 8 mk. za każde 10 km. i 100 kg. co czyni za 100 km.—80 mk.

Od 101 do 200 km.—80 mk.+po 7 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 200 km.—150 mk.

Od 201 do 400 km.—150 mk.+po 6 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 400 km.—270 mk.

Od 401 do 700 km.—270 mk.+po 5 mk. za każde 10 km. i 100 kg., co czyni za 700 km.—420 mk.

Ponad 700 km. po 6 mk. za każde 10 km. i 100 kg.

Oprócz tego pobiera się stałą opłatę stacyjną w wysokości 10 mk. za każde 100 kg.

Warunki stosowania wyjątkowych taryf № 2 i № 3.

Taryfy wyjątkowe № 2 i № 3 stosuje się do przesyłek, wysyłanych za bezpośrednimi listami przewozowymi na Górny Śląsk, do Gdańska lub zagranicę z obliczaniem opłat według tych taryf do stacji tranzytowych: Tczew, Leszno, Zbąszyń, Orłów, Piotrowice, Herby, Sosnowiec, Mysłowice, Oświęcim i Dzieńzice.

W tych wypadkach, kiedy w braku odnośnych między państwowych konwencji kolejowych, przesyłki nie mogą być wysłane za bezpośrednimi listami przewozowymi i będą adresowane w celu przeekspedjowania do wyżej wskazanych stacji tranzytowych, obliczanie będzie się skuteczniało według taryf normalnych i dopiero po złożeniu dowodu o dokonanym wywozie zagranicę i pierwotnego listu przewozowego będzie zwracana różnica opłat pomiędzy taryfą normalną i taryfą wyjątkową.

Taryfa № 4.

Na przewóz budulca drzewnego nieobrobionego w korze lub bez kory, w kłodach, pniach i kłocach (z gr. 41).

Za przewóz przesyłek całowagonowych towarów, wskazanych w nagłówku, adresowanych bezpośrednio do krajowych tartaków mechanicznych, opłaty oblicza się według następującego schematu:

Przewoźne oblicza się po 8 mk. za każde 10 km. i 100 kg.

Oprócz tego pobiera się stałą opłatę stacyjną w wysokości 10 mk. za każde 100 kg.”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1921 roku.

Minister Kolei Żelaznych: *Sikorski*

Minister Skarbu: *Michalski*

Minister Przemysłu i Handlu: w z. *Henryk Strasburger*