

376.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 18 kwietnia 1924 r.

o zmianach i uzupełnieniach Taryfy towarowej polskich kolei żelaznych.

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. W części II Taryfy towarowej polskich kolei żelaznych „**Postanowienia taryfowe**” (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 136, poz. 1134) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

W p. 41 w wierszu 3-im liczbę „3000 kg.” zmienia się na „1000 kg.”

W p. 65 w wykazie towarów przy nazwie „trumny drewniane, próżne i t. d.” skreśla się numer gr. „125”.

W p. 67 w wierszu pierwszym skreśla się słowa „w sztabach”.

W p. 90 w wierszu pierwszym po wyrazie „właściciele” dodaje się „oznaczone znakiem [P]”.

W p. 98 w ustępie „II. Wykaz opłat miejscowych” w poz. b) opłaty za przewóz pomiędzy st. Podgórze—Płaszów a ładownią Podgórze—Wisła zmienia się z 300, 600 i 20 odpowiednio na 500, 1000 i 30 jednostek taryfowych.

P. 100 otrzymuje brzmienie następujące:

„100. Na liniach Chełmża—Mełno i Wejherowo—Zamostne okręgu Gdańskiego tudzież na liniach Dolina—Wygoda i Pałachicze—Tłumacz okręgu Stanisławowskiego wszystkie opłaty przewozowe, podane w częściach III, IV i V Taryfy niniejszej, pobiera się z podwyższeniem o 100%”.

W „Wykazie opłat dodatkowych” w p. 7 „Opłaty za przetrzymanie wagonu i t. d.” ustęp d) uzupełnia się zdaniem „oraz dla przesyłek, załadowywanych lub wyładowywanych z dwóch połączonych platform”.

§ 2. W części III Taryfy towarowej „**Nomenklatura i klasyfikacja towarów**” (Dz. U. R. P. z 1923 r. № 136, poz. 1134) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

W gr. 5 „Siano, słoma i t. d.” w poz. a) w rubryce klasyfikacji dla przesyłek wagonowych obok klasy „VIII” dodaje się odsyłacz „2”).

W gr. 11 „Chmiel” w rubryce klasyfikacji dla przesyłek wagonowych obok klasy „IV” dodaje się odsyłacz „8”).

W gr. 27 „Nabiał” w uwadze 3) słowa „świeże i zsiadłe” zastępuje się wyrazem „wszelkie”.

W gr. 30 „Puch i pierze” klasyfikację zmienia się na „1⁴) — III”.

W gr. 41 „Materiały drzewne” w poz. i) klasę wagonową zmienia się z VI na VII.

W gr. 48 „Rudy” wprowadza się po poz. b) nową pozycję c) o treści następującej:

„c) Wszelkie inne rudy II — VI”.

W zależności od tego dotychczasowa poz. c) otrzymuje oznaczenie d).

W gr. 50 „Sól zwykła” wprowadza się nową pozycję c):

„c) Sól kuchenna II — VII”.

Do tytułu tejże grupy 50 oraz grup 8, 43, 44, 64, 77 i 127 dodaje się odsyłacz **), a w rubryce „Uwagi” zamieszcza się uwagę treści następującej:

„**) Patrz część V „Taryfy wyjątkowe”.

W gr. 55 „Kamienie i t. d.” w poz. a) w ust. 1 w rubryce klasyfikacji dla przesyłek wagonowych obok klasy IX dodaje się odsyłacz „9”).

W gr. 63 „Żelazo i stal” poz. c) uzupełnia się słowami „oraz żelazo pokryte ołowiem, cynkiem lub cyną”.

W gr. 64 „Inne metale i t. d.” w poz. c) po wyrazie „aluminium” dodaje się: „antymon, cyna i inne metale, osobno niewymienione”.

W gr. 84 „Bawełna” w poz. a) klasyfikację zmienia się na „1¹) — III”.

W gr. 87 „Wełna” klasyfikację zmienia się na „1¹) — III”.

§ 3. W części V Taryfy towarowej „Taryfy wyjątkowe” (Dz. U. R. P. z 1924 r. № 18, poz. 184 i № 30, poz. 303) wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

P. 1 „Postanowień ogólnych” do Taryf wyjątkowych wewnętrznych uzupełnia się zdaniem: „Brak takiego żądania uprawnia kolej do zastosowania taryf normalnych”.

W tar. wyj. № 3 na przewóz materiałów drzewnych w p. 2 „Opłaty” w wierszu drugim słowa „w poz. od a) do h)” zmienia się na „w poz. od a) do i)”.

W tar. wyj. № 6-a i № 6-b na przewóz węgla p. 3 „Warunki stosowania” uzupełnia się zdaniem: „Nadawcą może być tylko krajowa kopalnia węgla”.

W tar. wyj. № 6-c na przewóz koksu p. 3 „Warunki stosowania” uzupełnia się zdaniem: „Nadawcą może być tylko krajowa koksownia lub gazownia”.

W tar. wyj. № 14 na przewóz łodzi sportowych p. 3 „Warunki stosowania” uzupełnia się zdaniem: „lub Okręgowego Związku Tow. Wioślarskich w Poznaniu”.

W tar. wyj. № 15 podaną w p. 2 „Opłaty” tabelkę zmienia się w sposób następujący:

„A. Przy przesyłkach do stacji okręgów dyrekcyjnych: warszawskiego, radomskiego i wileńskiego:

	z Limanowej	z Ustrzysk i ze Lwowa Podzamcza	z innych stacji
a) benzyny, eteru naftowego, gazoliny, ligroiny, wazeliny i parafiny. . . .	25 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀
b) nafty oczyszczonej, olejów smarowych, smarów i oleju parafinowego	30 ⁰ / ₀	15 ⁰ / ₀	25 ⁰ / ₀
c) wszystkich innych przetworów naftowych, oprócz wosku ziemnego.	35 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀	30 ⁰ / ₀

B. Przy przesyłkach do stacji wszystkich innych okręgów dyrekcyjnych:

	z Limanowej	z Ustrzysk i ze Lwowa Podzamcza	z innych stacji
a) benzyny, eteru naftowego, gazoliny, ligroiny, wazeliny i parafiny. . . .	20 ⁰ / ₀	5 ⁰ / ₀	15 ⁰ / ₀
b) wszystkich innych przetworów naftowych, oprócz wosku ziemnego.	25 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	20 ⁰ / ₀

P. 1 „Postanowień ogólnych” do Taryf wyjątkowych wywozowych, przywozowych i tranzytowych uzupełnia się zdaniem: „Brak takiego żądania uprawnia kolej do zastosowania taryf normalnych”.

W p. 2 tychże „Postanowień” po wyrazie „skierowane” dodaje się „w obrębie Państwa Polskiego”.

W tar. wyj. IV na przewóz ropy naftowej dodaje się w końcu uwagę treści następującej:

„Uwaga. Taryfę wyjątkową IV stosuje się również przy przewozie ropy naftowej do fabryki chemicznej „Azot” w Jaworznie przy udowodnionym wywozie zagranicę przetworów chemicznych w ilości i na warunkach, ustalonych wyżej dla rafinerji naftowych”.

W tar. wyj. VII na przewóz rudy dodaje się w tytule po słowach „(z gr. 48)” słowa: „i fosforytów (z gr. 74)”. W zależności od tego w p. 3 „Warunki stosowania” po słowach „adresowanych do hut” dodaje się „lub fabryk chemicznych”.

W tar. wyj. VIII na wywóz materiałów drzewnych w tytule taryfy dodaje się: „oraz klepek beczkowych (z gr. 43)”, a w p. 2 „Opłaty” słowa „w poz. od a) do h)” grupy 41” zmienia się na „w poz. od a) do i) grupy 41 oraz klepek beczkowych z grupy 43”, oraz uwagę do tejże taryfy VIII uzupełnia się zdaniem: „oraz do przesyłek, nadawanych do przystani rzecznych dla dalszego wywozu wodą do Gdańska”.

W tar. wyj. X na wywóz cementu w p. 1 „Obszar ważności” dodaje się w końcu „i Gdyni”, też same wyrazy wstawia się i w p. 3 „Warunki stosowania” po słowach „do Gdańska”.

Wprowadza się następujące nowe taryfy wyjątkowe:

„Taryfa wyjątkowa XVII.

Na wywóz zagranicę soli kuchennej (z gr. 50).

1. Obszar ważności. Od stacji Gniezno, Inowrocław, Ciechocinek, Wieliczka i Bochnia do wszystkich stacji granicznych oraz do Gdańska i Gdyni.

2. Opłaty. Przewoźne za przesyłki całowagony oblicza się według klasy IX za całą odległość przewozu, nie wyłączając kolei na obszarze w. m. Gdańska.

3. Warunki stosowania. Przesyłki powinny być nadawane za listami przewozowymi komunikacji międzynarodowej; przy przesyłkach do stacji Zemgale, Niegorioteje, Szepietówka i Wołoczyska stosuje się listy przewozowe wewnętrzne. Przy przesyłkach do Gdańska i Gdyni przewoźne oblicza się początkowo według klasy normalnej VII za całą odległość przewozu i dopiero po złożeniu Dyrekcji Gdańskiej w terminie 4-miesięcznym dowodu o dokonanym wywozie zagranicę drogą morską (przez okazanie konosamentu) oraz przedłożeniu pierwotnego listu przewozowego, zwracana będzie różnica opłat pomiędzy taryfą normalną a niniejszą taryfą wyjątkową.

Taryfa wyjątkowa XVIII.

Na wywóz węgla kamiennego (z gr. 47) do Łotwy.

(Obowiązuje do dnia 1 czerwca 1924 r.).

1. Obszar ważności. Od stacji Hajduki do stacji Zemgale.

2. Opłaty. Przewoźne za przesyłki całowagony oblicza się według opłaty 170 jednostek taryfowych za 100 kg.

3. Warunki stosowania. Przesyłki w ilości, nie przekraczającej 3000 ton powinny być adresowane na imię Zarządu Łotewskich Kolei Państwowych (Latvijas Dzelscelu Virsvalde)".

W „Tablicy opłat przewozowych do taryf wyjątkowych” w uwadze, oznaczonej **), dodaje się w końcu zdanie następujące:

„t. j. przy załadowaniu do wagonów o ładowności 15.000 kg. i więcej — za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej za 15.000 kg., przy załadowaniu zaś do wagonów o ładowności mniejszej niż 15.000 kg. — za ładowność wagonu”.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem 1 maja 1924 r.

Minister Kolei Żelaznych: *Tyszka*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Skarbu: *W. Grabski*
