

5) na przewłaszczenie na rzecz Jana Hugona Radolińskiego, właściciela dóbr w Jarocinie, parcel Nr. do 127/2 o powierzchni 152 m<sup>2</sup> i Nr. do 159/27 o powierzchni 14 m<sup>2</sup>, zapisanych w księdze gruntowej Radlin tom I, karta 24, w powiecie Jarocin, oraz parceli Nr. 63/21 o powierzchni 110 m<sup>2</sup>, zapisanej w księdze gruntowej Bogusław, tom I, karta 2, położonych w powiecie Jarocin, w województwie poznańskim, stanowiących własność Skarbu Państwa (Zarządu Kolei).

**Art. 2.** Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Komunikacji.

**Art. 3.** Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie traci moc obowiązującą punkt c) art. 1 ustawy z dnia 16 lipca 1924 r. w przedmiocie zamiany państwowych gruntów kolejowych w Lisich Kątach pod Grudziądzem, przy stacji Chodecz w województwie warszawskim i w gminie Ostrzeszów w województwie poznańskim (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 711) oraz punkt 3 art. 1 ustawy z dnia 16 lipca 1924 r. w przedmiocie pozbycia, względnie zamiany niektórych gruntów kolejowych, położonych w gminach Kolibki, Jaszcz, Komorowo i Skurcz (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 713).

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *A. Prystor*

Minister Komunikacji: *Kühn*

## 23.

### ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 21 grudnia 1931 r.

zmieniające rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 października 1924 r. o opłatach za mieszkania, zajmowane przez funkcjonariuszów państwowych i wojskowych zawodowych w budynkach państwowych, przez Skarb Państwa wynajętych lub administrowanych.

Na podstawie art. 8 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonariuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) oraz art. 6 ustawy z dnia 5 grudnia 1923 r. o uposażeniu sędziów w sądownictwie powszechnem i administracyjnym oraz prokuratorów (Dz. U. R. P. Nr. 134, poz. 1107) zarządza się co następuje:

**§ 1.** § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 października 1924 r. o opłatach za mieszkania, zajmowane przez funkcjonariuszów państwowych i wojskowych zawodowych w budynkach państwowych, przez Skarb Państwa wynajętych lub administrowanych (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 849) w brzmieniu zmienionem rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 17 września 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 808) i z dnia 23 września 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 549) otrzymuje następujące brzmienie:

„Za użytkowanie lokalów reprezentacyjnych nie pobiera się od użytkujących jakichkolwiek opłat.

Koszty umeblowania i konserwacji, jak również koszty oświetlenia, opału i utrzymania w czystości tych lokali pokrywa Skarb Państwa w granicach kredytów, ustalonych ustawą skarbową.

Za lokale reprezentacyjne uznaje się lokale, łącznie z pomieszczeniami ściśle mieszkalnymi, użytkowane przez Prezesa Rady Ministrów, Ministrów, Prezesa Najwyższej Izby Kontroli, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Wojskowych, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Szefa Sztabu Głównego, Inspektorów Armji, Wojewodów i Dowódcę Floty, o ile lokale te mieszczą się w gmachach państwowych, lub gmachach przez Skarb Państwa w całości lub częściowo wynajętych, względnie administrowanych.

Rozmiar lokali reprezentacyjnych ustali Prezes Rady Ministrów na wniosek Ministra Robót Publicznych uzgodniony z zainteresowanymi ministrami.

Do lokali reprezentacyjnych zalicza się także mieszkania, które funkcjonariuszom państwowym i wojskowym przyznaje w gmachach oddanych Prezydentowi Rzeczypospolitej dla celów reprezentacyjnych — Prezydent Rzeczypospolitej, a w innych gmachach reprezentacyjnych Prezes Rady Ministrów w porozumieniu z Ministrem Skarbu”.

**§ 2.** Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Prezesowi Rady Ministrów oraz Ministrom: Robót Publicznych, Spraw Wojskowych, Skarbu, Przemysłu i Handlu, Komunikacji i Rolnictwa.

**§ 3.** Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *A. Prystor*

Minister Robót Publicznych: *Norwid Neugebauer*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Minister Skarbu: *Jan Piłsudski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

Minister Komunikacji: *Kühn*

Minister Rolnictwa: *Leon J. Polczyński*

## 24.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 30 listopada 1931 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej.

Na podstawie art. 6 pkt. 10 i art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632) zarządza się co następuje:

#### I. Postanowienia ogólne.

**§ 1.** Oficerami na polskich morskich statkach handlowych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są:

1. kierownicy statków (kapitanowie),
2. funkcjonariusze, dodani kierownikom statków (kapitanom) do pomocy w kierowaniu statkami w zakresie nawigacyjnym, mechanicznym lub specjalnym.

§ 2. Oficerami na polskich morskich statkach handlowych mogą być tylko obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, którzy ukończyli 21 lat życia i posiadają dyplomy polskie, uzyskane w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia.

Wyjątki od powyższego postanowienia dopuszczalne są tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu, który to swoje uprawnienie może przelać w całości lub w części na władze administracji morskiej II instancji.

§ 3. Ustanawia się następujące stopnie oficerskie w polskiej marynarce handlowej:

I. W służbie nawigacyjnej:

- a) kapitan żegluga wielkiej,
- b) kapitan żegluga małej,
- c) porucznik żegluga wielkiej,
- d) porucznik żegluga małej,
- e) szyper I klasy,
- f) szyper II klasy.

II. W służbie mechanicznej:

- a) mechanik okrętowy I klasy,
- b) mechanik okrętowy II klasy,
- c) mechanik okrętowy III klasy,
- d) maszynista okrętowy I klasy,
- e) maszynista okrętowy II klasy,
- f) maszynista okrętowy III klasy.

W służbie specjalnej za oficerów na morskich statkach handlowych uważa się lekarzy i duchownych oraz inne osoby dodane do pomocy kierownikom statków.

§ 4. W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień oficerów służby nawigacyjnej rozróżnia się trzy rodzaje żegluga:

- a) żegluga przybrzeżna — to znaczy żegluga morska w odległości nie dalej niż 50 mil morskich od linii wybrzeża Państwa Polskiego,
- b) żegluga mała — to znaczy żegluga na morzu Bałtyckim oraz na morzu Północnym w granicach od linii Dover — Calais do 61° szerokości geograficznej,
- c) żegluga wielka — to znaczy żegluga, przekraczająca granice żegluga małej.

W zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień oficerów służby mechanicznej z wyjątkami, przewidzianymi w § 14, dzieli się statki parowe lub silnikowe podług mocy głównej instalacji maszynowej na trzy kategorie:

- a) do I kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile ponad 1200 I. K. M. (indykowanych koni mechanicznych) lub z silnikami spalinowymi o sile ponad 750 W. K. M. (wałowych koni mechanicznych);
- b) do II kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile od 400 I. K. M. do 1200 I. K. M. włącznie lub z silnikami spalinowymi

- o sile od 250 W. K. M. do 750 W. K. M. włącznie;
- c) do III kategorii należą statki z maszynami parowymi o sile poniżej 400 I. K. M. lub z silnikami spalinowymi o sile poniżej 250 W. K. M.

## II. Oficerowie służby nawigacyjnej.

§ 5. Kapitan żegluga wielkiej ma prawo kierować wszelkimi statkami handlowymi w każdej żegludze.

Kapitan żegluga małej ma prawo kierować wszelkimi statkami w żegludze małej, z wyjątkiem pasażerskich, lub być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach w każdej żegludze. Nie może jednak być zastępcą kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga wielkiej ma prawo kierować statkami handlowymi do 1.000 brutto rejestr. tonn w żegludze małej, z wyjątkiem pasażerskich, lub być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze. Nie może jednak być zastępcą kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

Porucznik żegluga małej ma prawo być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze, nie może być jednak zastępcą kierownika statku.

§ 6. Szyper I klasy ma prawo kierować wszelkimi statkami handlowymi w żegludze przybrzeżnej oraz statkami rybackimi i holownikami w żegludze małej; może także być pomocnikiem kierownika statku (kapitana) na wszelkich statkach towarowych w żegludze małej.

Szyper II klasy ma prawo kierować statkami handlowymi do 200 brutto rejestr. tonn w żegludze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków pasażerskich, kierować lichtkami morskimi w każdej żegludze oraz statkami rybackimi do 35 brutto rejestr. tonn w żegludze małej oraz być pomocnikiem szypera I klasy.

Do prowadzenia statków rybackich, mierzących nie więcej niż 8 m długości, nie jest wymagane posiadanie dyplomu.

§ 7. Dla otrzymania dyplomu porucznika żegluga małej należy:

- a) ukończyć Wydział Nawigacyjny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni lub innego uznanego przez Ministra Przemysłu i Handlu za równorzędny zakładu naukowego w kraju lub zagranicą, albo po uzyskaniu świadectwa dojrzałości złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, a w tem co najmniej 6 miesięcy na statkach żaglowych. Żegluga przybrzeżna może być zaliczona w rozmiarach powyżej 12 miesięcy.

§ 8. Dla otrzymania dyplomu porucznika żegluga wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żegluga małej,
- b) wykazać się 24 miesięczną praktyką w żegludze wielkiej lub małej, — odbytej po otrzymaniu

dypłomu porucznika żegluga małej, a w tem co najmniej 12 miesięcy o charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana).

§ 9. Dla otrzymania dyplomu kapitana żegluga małej należy:

- a) posiadać dyplom porucznika żegluga wielkiej,
- b) wykazać się 12 miesięczną praktyką, odbytą po otrzymaniu dyplomu porucznika żegluga wielkiej, w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej lub małej.

§ 10. Dla otrzymania dyplomu kapitana żegluga wielkiej należy:

- a) posiadać dyplom kapitana żegluga małej,
- b) wykazać się 12 miesięczną praktyką, odbytą po otrzymaniu dyplomu kapitana żegluga małej, w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej, lub też 24 miesięczną praktyką w charakterze kierownika statku (kapitana) w żegludze małej, o ile przed otrzymaniem dyplomu kapitana żegluga małej kandydat odbył 12 miesięczną praktykę w charakterze pomocnika kierownika statku (kapitana) w żegludze wielkiej.

§ 11. Dla otrzymania dyplomu szypra II klasy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się 48 miesięczną praktyką w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich lub 48 miesięczną praktyką na pokładowych statkach rybackich.

§ 12. Dla otrzymania dyplomu szypra I klasy należy:

- a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,
- b) wykazać się praktyką, odbytą w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, lub w charakterze szypra II klasy w ogólnej sumie 72 miesięcy.

### III. Oficerowie służby mechanicznej.

§ 13. Mechanik okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych wszystkich kategorii.

Mechanik okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych II i III kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich II kategorii, oraz być zastępcą kierownika maszyn na statkach handlowych wszelkich kategorii z wyjątkiem statków pasażerskich I kategorii.

Mechanik okrętowy III klasy ma prawo kierować maszynami na statkach handlowych III kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich, być zastępcą kierownika maszyn na statkach handlowych II kategorii, z wyjątkiem statków pasażerskich, i być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych.

§ 14. Maszynista okrętowy I klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 I. K. M. (maszyny parowe) lub do 450 W. K. M. (silniki spalinowe) oraz maszynami wszelkich statków handlowych III kategorii i być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych z wyjątkiem statków pasażerskich.

Maszynista okrętowy II klasy ma prawo kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 I. K. M. (maszyny parowe) lub do 100 W. K. M. (silniki spalinowe) oraz być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy.

Maszynista okrętowy III klasy ma prawo kierować silnikami spalinowymi o sile poniżej 100 W. K. M.

§ 15. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego III klasy należy:

a) ukończyć Wydział Mechaniczny Państwowej Szkoły Morskiej lub innego uznanego przez Ministra Przemysłu i Handlu za równorzędny zakład naukowy w kraju lub zagranicą, albo po uzyskaniu świadectwa dojrzałości złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 30 miesięczną praktyką, a w tem co najmniej 12 miesięcy w warsztatach budowy lub naprawy maszyn okrętowych i co najmniej 12 miesięcy praktyki na statkach morskich przy obsłudze maszyn przyczem 2 miesiące żegluga rzecznej zalicza się jako jeden miesiąc żegluga morskiej.

§ 16. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego II klasy należy:

a) posiadać dyplom mechanika okrętowego III klasy,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką odbytą po otrzymaniu dyplomu mechanika okrętowego III klasy w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem co najmniej 12 miesięcy w charakterze pomocnika kierownika maszyn na statkach I lub II kategorii.

§ 17. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego I klasy należy:

a) posiadać dyplom mechanika okrętowego II klasy,

b) wykazać się 24 miesięczną praktyką odbytą po otrzymaniu dyplomu mechanika okrętowego II klasy w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem co najmniej 12 miesięcy na statkach I kategorii.

§ 18. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego III klasy należy:

a) złożyć egzamin praktyczny podług programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 40 miesięczną praktyką maszynową a w tem co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich.

§ 19. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego II klasy należy:



a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 60 miesięczną praktyką maszynową, z czego co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich.

§ 20. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego I-ej klasy należy:

a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny według programu i regulaminu ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu,

b) wykazać się 72 miesięczną praktyką maszynową, w tem co najmniej 24 miesiące przy obsłudze maszyn na statkach morskich a 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty okrętowego.

#### IV. Postanowienia specjalne.

§ 21. Dyplomy oficerów służby nawigacyjnej mogą otrzymać bez składania egzaminu:

a) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskimi,

b) oficerowie korpusu morskiego polskiej marynarki wojennej, o ile wykaza się praktyką żeglarską na statkach marynarki wojennej, odbyłą po otrzymaniu stopnia podporucznika, mianowicie:

1. dyplom kapitana żeglugi wielkiej — po 48 miesiącach praktyki,
2. dyplom kapitana żeglugi małej — po 36 miesiącach praktyki,
3. dyplom porucznika żeglugi wielkiej — po 24 miesiącach praktyki,
4. dyplom porucznika żeglugi małej — po 12 miesiącach praktyki.

§ 22. Dyplomy mechaników okrętowych mogą otrzymać bez składania egzaminów:

a) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskimi,

b) oficerowie korpusu technicznego polskiej marynarki wojennej, o ile wykaza się odpowiednią praktyką przy obsłudze maszyn okrętowych w kampanji morskiej, odbyłą po otrzymaniu stopnia podporucznika, mianowicie:

- 1) dyplom mechanika okrętowego I-ej klasy — po 48 miesiącach praktyki,
- 2) dyplom mechanika okrętowego II-ej klasy — po 36 miesiącach praktyki,
- 3) dyplom mechanika okrętowego III-ej klasy — po 12 miesiącach praktyki.

Połowa wymienionej praktyki może być odbyta w warsztatach okrętowych, przyczem każde 2 miesiące pracy w warsztatach zalicza się za jeden miesiąc praktyki przy obsłudze maszyn okrętowych w kampanji morskiej.

§ 23. Do otrzymania dyplomu szypra II-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby pokładowej, o ile:

a) odbyli co najmniej 60 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 18 miesięcy dowodzili statkami pomocniczymi, lub 36 miesięcy pełnili obowiązki bosmana okrętowego,

b) posiadają kwalifikacje do dowodzenia statkami pomocniczymi.

Powyższe okoliczności będą uznane za stwierdzone, o ile kandydat przedstawi zaświadczenie Ministerstwa Spraw Wojskowych.

§ 24. Do otrzymania dyplomu maszynisty I-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby mechanicznej o ile:

a) odbyli co najmniej 48 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 18 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych, o sile nie mniej niż 400 I. K. M.,

b) posiadają kwalifikacje do samodzielnego kierowania maszynami.

Do otrzymania dyplomu maszynisty II-ej klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej służby maszynowej, o ile:

a) odbyli co najmniej 30 miesięcy pływania w kampanji morskiej, w tem co najmniej 10 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych, o sile nie mniej niż 200 I. K. M.,

b) posiadają kwalifikacje do samodzielnego kierowania maszynami.

Powyższe okoliczności będą uznane za stwierdzone, o ile kandydat przedstawi zaświadczenie Ministerstwa Spraw Wojskowych.

§ 25. Służba nawigacyjna na statkach szkolnych w czasie pływania zalicza się przy obliczaniu praktyki kwalifikacyjnej podwójnie. Postanowienie to nie dotyczy uczniów.

§ 26. Służbę pilotową zalicza się przy uzyskiwaniu wyższego z kolei dyplomu oficerskiego tylko raz jeden, przyczem 2 miesiące służby pilotowej zalicza się jako jeden miesiąc służby morskiej nawigacyjnej w żegludze małej.

§ 27. Komisja kwalifikacyjna (art. 28) może zwolnić w całości lub w części od egzaminu na szyprów i maszynistów według własnego uznania osoby, posiadające długoletnią praktykę, należycie poświadczoną.

#### V. Komisja kwalifikacyjna.

§ 28. Dyplomy oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników marynarki handlowej wydaje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na mocy orzeczenia komisji kwalifikacyjnej, powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Dyplomy kapitana żeglugi wielkiej i mechanika okrętowego I-ej klasy wydaje Minister Przemysłu i Handlu na mocy orzeczenia komisji kwalifikacyjnej przedstawionej przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

§ 29. W skład komisji kwalifikacyjnej wchodzi: 2 członkowie mianowani przez Ministra Prze-

mysłu i Handlu, 1 przedstawiciel marynarki wojennej, delegowany przez Ministra Spraw Wojskowych, pozatem przy sprawdzaniu kwalifikacji oficerów służby nawigacyjnej kapitan żegluga wielkiej, a przy sprawdzaniu kwalifikacji oficerów służby mechanicznej mechanik okrętowy I-ej klasy lub inżynier morski powołany przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Regulamin komisji ustali Minister Przemysłu i Handlu w drodze zarządzenia.

## VI. Postanowienia końcowe.

§ 30. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) ustawa z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 75, poz. 588),

b) rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 lutego 1928 r. o zmianie i uzupełnieniu ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 200),

c) rozporządzenie Ministrów: Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16 grudnia 1929 r. o ustaleniu cenzusu, na którego podstawie oficerowie polskiej marynarki wojennej mogą uzyskać odpowiednie dyplomy oficerów polskiej marynarki handlowej (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 17, poz. 131).

Minister Przemysłu i Handlu: *Zarzycki*

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

25.

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA

z dnia 4 stycznia 1932 r.

w sprawie ceł wywozowych.

Na podstawie art. 7 punkt a) ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 777) zarządza się co następuje:

§ 1. Wymieniona w § 1 rozporządzenia z dnia 15 listopada 1930 r. w sprawie ceł wywozowych (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 612), w brzmieniu ustalonym rozporządzeniami z dnia 21 października 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 725) i z dnia 1 grudnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 108, poz. 841), pozycja 228 taryfy celnej wywozowej otrzymuje brzmienie następujące:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło od 100 kg zł
228	Drewno:	
	1. dłużyce i kłody:	
	a) drzew iglastych . . . . .	3.—
	b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki . . . . .	3.—
	2. olszowe o średnicy 22 cm i wyżej, mierzonej w grubszym końcu bez kory i o długości od 1,2 m wzwyż . . . . .	6.—
	U w a g a 1: Olsza wymieniona w poz. 228 p. 2 wywożona w okresie do dn. 30 listopada 1932 r. włącznie — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . . . . .	1.50
	3. Osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o długości od 1,5 m wzwyż, z wyjątkiem osobno wymienionego . . . . .	3.—
	U w a g a 2: Dłużyce i kłody drzew iglastych spławiane z polskich terenów, położonych w dorzeczu Czeremosza — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu . . . . .	bez cła
	U w a g a 3: Drewno wymienione wyżej w poz. 228 p. 1 a i b oraz p. 3 wywożone do państw, z którymi Polska zawarła konwencje handlowe lub specjalne układy regulujące obrót drzewny, bądź też w braku układów — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu, podlega cłu wywozowemu w następującej wysokości:	
	p. 1. dłużyce i kłody:	
	a) drzew iglastych . . . . .	0.40
	b) drzew liściastych z wyjątkiem buku, olszy i osiki . . . . .	0.20
	p. 3. osikowe okrągłe o średnicy 20 cm i wyżej, mierzonej w cieńszym końcu bez kory i o długości od 1,5 m wzwyż, z wyjątkiem osobno wymienionego . . . . .	0.20
	4. Drewno iglaste tarte wzdłuż, przynajmniej z dwóch stron (belki, bale, krawędziaki, deski, łaty i t. p. z wyjątkiem sliprów, podkładów kolejowych i klepek), chociażby heblowane, lecz inaczej nieobrobione . . . . .	10.—
	U w a g a 4: Drewno iglaste tarte wymienione w niniejszym punkcie, wywożone za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu . . . . .	bez cła
	5. Papierówka świerkowa, jodłowa i osikowa (drewno okrągłe lub szczapowe o długości od	