



# DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEN KOMUNIKACYJNYCH

Warszawa, 15 maja 1950

Nr 13

Poz. 117

## T R E Ś Ć :

### DZIAŁ URZĘDOWY.

#### C z ę ś ć B.

#### KOMUNIKACJA DROGOWA.

**Poz. 117.** Zarządzenie Ministra Komunikacji z 30 marca 1950 w sprawie korzystania z wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych po drogach kołowych.



### DZIAŁ URZĘDOWY.

#### C z ę ś ć B.

#### KOMUNIKACJA DROGOWA.

**Poz. 117.** Zarządzenie Ministra Komunikacji z 30 marca 1950 w sprawie korzystania z wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych po drogach kołowych.

Na podstawie art. 1 i art. 2 pkt. 9 dekretu z 8 stycznia 1946 o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. nr 7, poz. 58) zarządzam co następuje:

#### § 1.

Ze względu na bezpieczeństwo publiczne korzystanie z wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych po drogach kołowych uzależnia się od zachowania postanowień określonych w „Warunkach korzystania z wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych po drogach kołowych“, które stanowią załącznik do niniejszego zarządzenia.

#### § 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER KOMUNIKACJI

(—) Inż. J. Rabanowski.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z 30 marca 1950 (Dz. T. i Z. K. nr 13, poz. 117).

**Warunki korzystania z wózków drogowych do przewożenia wagonów kolejowych po drogach kołowych.**

#### § 1.

Opis 16-to kołowego zespołu wózków drogowych.

1. Wózki drogowe służą do przewożenia wagonów kolejowych dwuosioowych normalnotorowych po drogach publicznych o twardej nawierzchni z torów kolejowych do składu i ze składu nadawcy lub odbiorcy.
2. Zespół wózków składa się z 2-ch wózków ośmiokołowych długości 3 metry każdy, połączonych rozsuwalną rozwarą długości 3 metry, mającą na celu przeniesienie sterowania z pierwszego wózka na drugi.
3. Cechy wózków drogowych:
  - 1) hamulce hydrauliczne uruchamiane równocześnie z hamulcami ciągnika za pomocą sprężonego powietrza ze sprężarki ciągnika, o ciśnieniu roboczym co najmniej 4,5 atm,

- hamulce działające na 8 kół zespołu; hamulce te mogą być również uruchamiane ręcznie celem unieruchomienia zespołu wózków w czasie postoju oraz przy manewrach przy rampie czołowej; hamulce działają również jako hamulce bezpieczeństwa np. w przypadku zerwania się przewodu powietrznego pomiędzy holującym ciągnikiem a zespołem wózków; zespół wózków posiada złącza powietrzne do hamulców z obu końców, tak, że zespół może być ciągnięty z obu stron;
- 2) przewody elastyczne wysoko - ciśnieniowe z końcówkami, celem połączenia systemu hamulcowego ciągnika z systemem hamulcowym 1-go wózka i połączenia z systemem hamulcowym 2-go wózka;
  - 3) wszystkie koła zespołu są skrętne, sterowane dyszlem pociagowym, systemem dźwigni, cięgieł oraz rozsuwalną rozwarą; dyszel pociagowy służy do holowania wózka i jednocześnie do przeniesienia sterowania z ciągnika na 1-szy wózek; wszystkie koła wózka połączone są cięgłami umożliwiającymi sterowanie wózka wszystkimi kołami; rozsuwalna rozwora służy wyłącznie do przeniesienia sterowania z 1-go wózka na 2-gi;
  - 4) dyszel wózka może być przerzucany z jednego końca zespołu wózków na drugi, celem umożliwienia holowania w obydwu kierunkach;
  - 5) na górnej płaszczyźnie wózka jest tor kolejowy o prześwicie 1435 mm; szyny znajdujące się na wózkach mają w połowie swej długości zagłębienia w celu dokładnego umieszczenia kół wagonu pośrodku wózka;
  - 6) w pobliżu zagłębienia szyn znajdują się po dwa uchwyty na oś wagonu w celu zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem z wózka;
  - 7) waga własna każdego wózka 4365 kg;
  - 8) nośność zespołu 2-ch wózków 32 tonny;
  - 9) nacisk koła bez obciążenia wynosi 546 kg, a z pełnym obciążeniem 2562 kg;
  - 10) szerokość wózka drogowego 2,70 m;
  - 11) średnica koła wózka drogowego 800 mm., szerokość obręczy 200 mm., ogumienie z gumy masywnej.
4. Największy rozstaw wózków dopuszczalny długością rozwory wynosi 3 m.
  5. Wózki bez ładunku (wagonu) mogą być użyte do przewożenia ciągnikiem tylko w stanie ściśle ze sobą złączonym za pomocą specjalnego urządzenia zatraskowego.
  6. Rozstaw wózków z załadowanym wagonem jest uzależniony wyłącznie od rozstawu osi przewożonego wagonu.
  7. Najmniejszy promień pokonywania łuku 7,5 m.
  8. Z uwagi na bezpieczeństwo przewożonego wagonu wzniesienie, po którym mogą kursować wózki drogowe z ładunkiem (wagonem), nie może przekraczać 4%. Jazdę zespołu po większych wzniesieniach uzależnia się od typu ciągnika i warunków drogowych.
  9. Zespół wózków może być tylko ciągnięty.

## § 2.

Urządzenia do wtaczania i staczania wagonów na wózki i z wózków drogowych:

1. Do wtaczania wagonów kolejowych na wózki drogowe lub staczania ich z wózków na tory kolejowe służą specjalne rampy czołowe stałe, znajdujące się na stacjach kolejowych, z których i na które przetacza się wagony. Rampy te buduje kolej na koszt P.K.S. na ogólnych warunkach. Do przetaczania wagonów z wózków i na wózki przy składach nadawców i odbiorców służą rampy ruchome. Nadawcy i odbiorcy mogą również budować na koszt własny stałe rampy czołowe w swoich składach. Rampy te muszą odpowiadać warunkom technicznym wymaganym przez kolej.
2. Opis rampy czołowej stałej.
  - 1) Rampa czołowa stała zbudowana jest na **nasypie z piasku**, obramowanym krawędzią cementową.
  - 2) Poziom toru znajdujący się na rampie, **powinien odpowiadać poziomowi toru na podstawionym wózku** (z uwagi na ugięcie **resorów wózka pod ciężarem wagonu dopuszcza się różnicę poziomu torów w granicach ok. 2 cm** wwyż bez ładunku i wdół z ładunkiem).
  - 3) Podjazd do rampy czołowej powinien posiadać nawierzchnię twardą.
  - 4) **Końcowa część toru jest ruchoma**, dająca się przesunąć w płaszczyźnie poziomej przy pomocy korby.

- 5) Szyny rampy posiadają przymocowane do nich cięгло, zabezpieczające wózek przed zbiegnięciem.
  - 6) Miejsce, na które jest podstawiony wózek drogowy do wtaczania lub staczania wagonu, powinno posiadać podłoże twarde i być specjalnie przystosowane do tego celu.
3. Opis rampy ruchomej.
- 1) Rampy ruchome służą wyłącznie do pozostawiania na nich wagonów przywiezionych na wózkach drogowych do składów nadawców lub odbiorców, nie posiadających ramp czołowych stałych, celem naładowania lub wyładowania.
  - 2) Szkielet rampy ruchomej zbudowany jest z konstrukcji stalowej, poszczególne części konstrukcji są spawane.
  - 3) Na górnej płaszczyźnie rampy znajduje się tor kolejowy o prześwicie 1435 mm.
  - 4) Końcowa część toru jest ruchoma, umożliwiającą przesunięcie szyn w płaszczyźnie poziomej przy pomocy korby.
  - 5) Na końcach rampy znajdują się łapy, po dwie na każdym końcu, na których spoczywa opuszczona rampa.
  - 6) Koła rampy służą tylko do przewożenia rampy do miejsca przeznaczenia, osadzone są na zawieszaniu wahadłowym, pozwalającym na uniesienie kół, po usunięciu sworznia usztywniającego. Po usunięciu sworznia rampa osiada łapami na gruncie.
  - 7) Do szyn rampy umocowane jest cięгло zabezpieczające wózek przed zbiegnięciem.
  - 8) Na końcu szyn znajdują się kliny zabezpieczające wagon przed zbiegnięciem z rampy.
  - 9) Długość rampy ruchomej — 8500 mm.

### § 3.

Wtaczanie wagonu z rampy czołowej na wózek drogowy.

1. Celem wtoczenia wagonu z rampy czołowej na wózek drogowy należy:
  - 1) podciągnąć zespół wózków do rampy przy pomocy ciągnika, liny stalowej i urządzenia pomocniczego lub ręcznie. Zespół musi być podciągnięty do rampy czołowej tak, aby szyny na wózku pokrywały się z szynami na rampie t.j. by szyny wózków były przedłużeniem szyn rampy;
  - 2) podciągnięty do rampy wózek spiąć przy pomocy cięgła umocowanego do szyn rampy i przy pomocy śruby cięgła przyciągnąć do rampy wózek tak, by ściśle przylegał do niej;
  - 3) zahamować każdy z dwóch wózków przy pomocy hamulca ręcznego;
  - 4) małe odchylenia szyn na rampie z szynami na wózku usunąć ręcznie przy pomocy korby, znajdującej się na rampie czołowej;
  - 5) wtaczanie wagonu odbywa się przy pomocy siły ciągnika, liny stalowej i urządzenia pomocniczego lub ręcznie;
  - 6) na zespół wózków, odpowiednio ustawiony i umocowany do rampy czołowej za pomocą cięgła, wtacza się wagon tak, by pierwsza oś wagonu ustawiona była na drugim wózku, licząc od rampy czołowej, nad uchwytami zabezpieczającymi wagon przed zbiegnięciem;
  - 7) podnieść uchwyty pod oś wagonu celem zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem z wózka; uchwyty na oś podnosi się za pomocą korby;
  - 8) po zabezpieczeniu pierwszej osi wagonu przed zbiegnięciem z wózka rozłączyć wózki spięte za pomocą specjalnego urządzenia;
  - 9) zwolnić hamulec ręczny na drugim od rampy wózku;
  - 10) odciągnąć ostrożnie drugi wózek, licząc od rampy czołowej, za pomocą ciągnika do momentu znalezienia się drugiej osi wagonu nad uchwytami zabezpieczającymi pierwszego wózka od rampy;
  - 11) podnieść uchwyty pierwszego wózka od rampy pod oś wagonu celem zabezpieczenia przed zbiegnięciem;
  - 12) po umocowaniu wagonu na wózkach należy odzepić od wózka cięгло rampy czołowej;
  - 13) zwolnić hamulec ręczny na pierwszym od rampy wózku.

## § 4.

Staczanie wagonów z wózków drogowych na rampy czołowe.

1. Przy staczaniu wagonów z wózków drogowych na rampy czołowe należy:
  - 1) dojechać ciągnikiem wraz z holowanym zespołem wózków z wagonem do czoła rampy tak, by szyny na wózkach znalazły się na linii przedłużenia szyn na rampie czołowej; zespół wózków należy zatrzymać jaknajbliżej rampy na takiej jednak odległości, aby po odłączeniu ciągnika można było nim odjechać; koła zespołu należy postawić w takim położeniu jak w czasie jazdy na linii prostej;
  - 2) podciągnąć zespół wózków z wagonem do rampy przy użyciu siły ciągnika, liny stalowej i urządzenia pomocniczego lub ręcznie, tak, aby szyny wózka pokryły się z szynami na rampie;
  - 3) podciągnięty do rampy wózek spiąć cięgiem umocowanym do szyn rampy i przy pomocy śruby cięgła przyciągnąć wózek do rampy tak, aby ściśle przylegał do niej;
  - 4) zahamować pierwszy od rampy wózek przy pomocy hamulca ręcznego;
  - 5) małe odchylenia szyn na rampie z szynami wózka usunąć przy pomocy korby, znajdującej się na rampie czołowej;
  - 6) opuścić uchwyty z osi wagonu na pierwszym od rampy wózku;
  - 7) staczać wagon z pierwszego od rampy wózka na rampę, przy czym z wagonem podciągany jest do pierwszego drugi wózek;
  - 8) z chwilą zetknięcia się obu wózków spiąć je, przez uderzenie jednego wózka o drugi, zapomocą specjalnego urządzenia zatraskowego;
  - 9) zahamować drugi od rampy wózek przy pomocy hamulca ręcznego;
  - 10) opuścić uchwyty z osi wagonu na drugim od rampy wózku;
  - 11) zepchnąć wagon z wózków na rampę;
  - 12) po zepchnięciu wagonu z wózków rozłączyć cięgło umocowane do rampy;
  - 13) ponieważ rampa czołowa posiada spadek, znajdujący się na niej wagon należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem, zakładając na szyny płozy hamulcowe.

## § 5.

1. Sposób użycia rampy ruchomej.
  - 1) Rampę ruchomą należy ustawić na miejscu równym o twardej nawierzchni.
  - 2) Wyjąć sworznie utrzymujące zawieszenie kół.
  - 3) Opuścić rampę aż do oparcia się łapami na ziemi; tak ustawiona rampa gotowa jest do przetoczenia wagonu.
2. Przetaczanie wagonów z wózków drogowych na rampy ruchome i z ramp ruchomych na wózki drogowe odbywa się w sposób podobny, jak przy takich samych czynnościach na stałych rampach czołowych.

## § 6.

Przewóz wagonów na wózkach drogowych.

1. Do wykonania przewozu wagonów na wózkach drogowych nadaje się każdy ciągnik typu ciężkiego o wadze łącznie z obciążeniem conajmniej 10 ton, z silnikiem o mocy conajmniej 100 KM, systemem hamulców powietrzno-ciśnieniowych o ciśnieniu roboczym conajmniej 4,5 atm. oraz instalacją pozwalającą na połączenie z systemem hamulcowym na wózkach.
2. Na podstawie § 77 ust. (1), (2) i (4) rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. z 1937 nr 85, poz. 616) wózki drogowe podlegają zewidencjonowaniu w urzędzie wojewódzkim właściwym wg miejsca stałego postoju wózków. Na podstawie § 11 ust. (2) tegoż rozporządzenia wózki drogowe dopuszcza się do ruchu

pomimo posiadanej szerokości 2,70 m, gdy według § 6 ust. (2) tegoż rozporządzenia szerokość dopuszczalnych do ruchu pojazdów mechanicznych nie powinna przekraczać 2,5 m.

3. Przed przejazdem wózków na nowej trasie Państwowa Komunikacja Samochodowa jest obowiązana:

- 1) na podstawie §§ 78, 79 i 80 rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. z 1937 nr 85, poz. 616) uzyskać pozwolenie przejazdu powiatowej władzy administracji ogólnej właściwej wg miejsca stałego postoju wózków drogowych; należy dążyć do uzyskania stałego pozwolenia na przejazd często przebywanymi trasami;
  - 2) ustalić czy skrajnia wózka wraz ze znajdującym się na nim wagonem mieści się w skrajni obiektów na trasie przejazdu jak np. sieci tramwajowej, telegraficznej, telefonicznej, wiaduktów itp.
4. Przed rozpoczęciem transportu należy sprawdzić szczelność przewodów powietrznych i działanie hamulców.
5. Obsługa wózka składa się z kierowcy ciągnika i jednego lub więcej, w zależności od potrzeby, pracowników.

Jeden z tych pracowników, dokładnie obznajmiony z konstrukcją wózków i warunkami przewozu na nich wagonów, pełni czynności kierownika i ma obowiązek kierowania wtaczaniem i staczaniem wagonów na wózki i z wózków oraz nadzoru nad prawidłowym ustawieniem wagonów na wózkach i na rampie ruchomej u nadawców lub odbiorców i nad bezpieczeństwem przewozu.

6. Przejazd wózków obciążonych wagonami może się odbywać tylko po drogach posiadających nawierzchnię twardą. Na jezdni o nawierzchni asfaltowej lub smołowej w porze letniej nie należy zatrzymywać się dłużej jak 10 minut ze względu na możliwość wgniecenia się kół w nawierzchnię jezdni.
7. Długość przewozu wagonów na wózkach drogowych zasadniczo nie powinna przekraczać 10—15 km w jedną stronę.
8. Największa dopuszczalna szybkość 20 km/godz.

## § 7.

### Wynajem ciągników, wózków drogowych i ramp czołowych.

1. Stacje otwarte dla czynności związanych z przewozem wagonów kolejowych na wózkach drogowych są odpowiednio oznaczone w Wykazie odległości taryfowych kolei żelaznych, część I (WOT I).
2. Znajdujące się na stacjach PKP rampy czołowe stałe, służące do staczania i wtaczania wagonów kolejowych na wózki drogowe, są dzierżawione i eksploatowane przez P.K.S. na ogólnych warunkach eksploatacji i utrzymania prywatnych bocznic kolejowych z uwzględnieniem odchyleń wymienionych w niniejszych warunkach.
3. Rampy ruchome wydzierżawia P.K.S. nadawcom lub odbiorcom na ich pisemne żądanie na umówiony okres czasu i za ustaloną opłatą dzierżawną. W razie możliwości rampy ruchome mogą być również dostarczane na żądanie nadawców lub odbiorców w poszczególnych przypadkach nadania lub odbioru przesyłek ze składu lub do składu.
4. Wszelkie formalności związane z korzystaniem z ramp czołowych stałych, wózków drogowych i ramp czołowych ruchomych, interesanci (nadawcy lub odbiorcy) załatwiają z placówkami Państwowej Komunikacji Samochodowej.
5. Obsługiwanie ramp czołowych stałych (podstawianie i zabieranie wagonów) będzie się odbywało na podstawie ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych, zgodnie z regulaminem obsługi i planem obsługi bocznic, uzgodnionym z P.K.S., na podstawie poleceń serii R 12 i za wiadomieniem serii R 13.
6. Interesanci, chcący korzystać z dostawy wagonów wózkami drogowymi na ich teren, składają placówce P.K.S. deklarację o podstawieniu tych wagonów, treści następującej:

**Wzór**

**D e k l a r a c j a**

Niżej podpisany . . . . . zamieszkały mający siedzibę w . . . . .  
 przy ul. . . . . Nr. . . . . prosi o dostarczenie w terminie od dnia . . . . .  
 do dnia . . . . . do odwołania wagonów ładownych przybywających i wagonów próż-  
 nych pod ładunek dla niżej podpisanego do . . . . . celem wyładunku lub naładunku.  
 Warunki dostawy wagonów kolejowych przez P.K.S. są mi znane i zobowiązuje się do ich sto-  
 sowania.

Niniejszym przyjmuję na siebie odpowiedzialność wobec P.K.S. za wszelkie szkody i wypadki  
 powstałe z mojej winy z wagonami, ciągnikami, wózkami drogowymi i rampami ruchomymi  
 w czasie przewozu i postoju na moim terenie i składzie.

W przypadku przetrzymania wagonu z mojej winy ponad ustalony termin wolny od postoj-  
 ego zobowiązuje się do uregulowania przypadających z tego tytułu należności.

Miejscowość . . . . . dnia . . . . .

Podpis

Stempel

Uwaga: W tekście niepotrzebne skreślić.

7. Podstawianie i odwożenie wagonów na bocznicę (na rampę czołową stałą) i z bocznicę  
 (rampy czołowej stałej) celem załadowania lub wyładowania przez osoby trzecie odbywa  
 się na podstawie deklaracji treści następującej:

Wzór

Do  
 Zawiadowcy Stacji.....

**D e k l a r a c j a**

Podpisany niżej .....

zamieszkały ..... w ..... przy ul. ....  
 mający siedzibę .....

uprasza o przestawienie wagonu \*) Nr.....  
 o podstawienie wagonu \*)

na bocznicę eksploatowaną przez .....

w dniu .....  
 ..... dnia .....

Podpis

Podpisany niżej ..... posiadacz bocznicę zgadza się

na przestawienie wagonów \*)  
 na podstawienie wagonów \*) Nr.....

na bocznicę .....

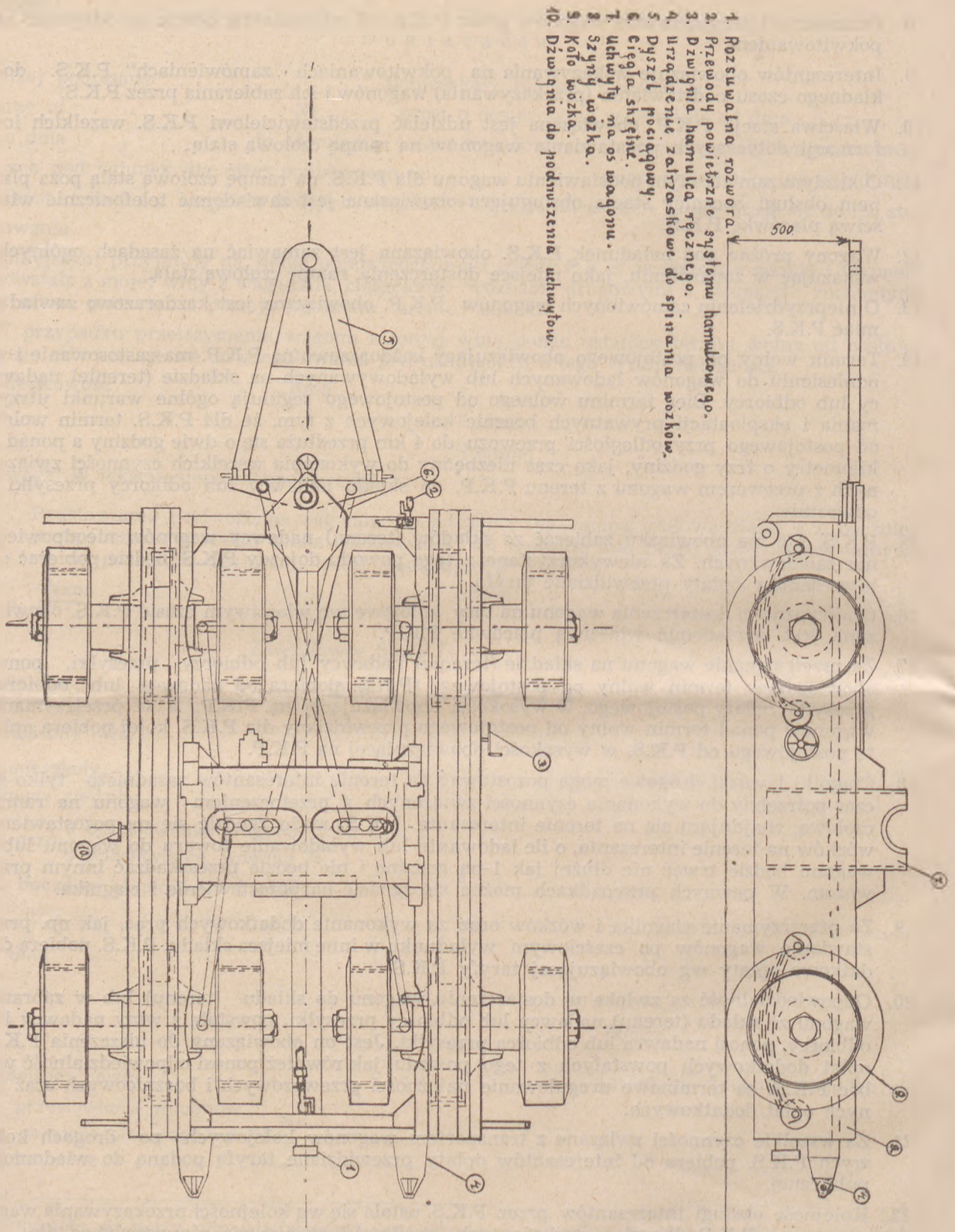
dla .....  
 i przyjmuje na siebie odpowiedzialność za szkody i wypadki, mogące wyniknąć z powodu  
 przestawiania \*)  
 podstawiania \*) tych wagonów na rampę czołową i w czasie przewozu po drogach kołowych  
 do chwili przekazania wagonów kolei.

..... dnia ..... 19 ..... r.

Podpis

\*) niepotrzebne skreślić.

8. Oddawanie i przyjmowanie wagonów przez P.K.S. od interesantów będzie się odbywało za pokwitowaniem.
9. Interesantów obowiązuje wskazywanie na pokwitowaniach „zamówieniach“ P.K.S. dokładnego czasu podstawiania (przekazywania) wagonów i ich zabierania przez P.K.S.
10. Właściwa stacja P.K.P. obowiązana jest udzielać przedstawicielowi P.K.S. wszelkich informacji dotyczących podstawiania wagonów na rampę czołową stałą.
11. O każdym zamierzonym podstawieniu wagonu dla P.K.S. na rampę czołową stałą poza planem obsługi bocznic stacja obsługująca obowiązana jest zawiadomić telefonicznie właściwą placówkę P.K.S.
12. Wagony próżne pod naładunek P.K.S. obowiązana jest zamawiać na zasadach ogólnych, wskazując w zamówieniu, jako miejsce dostarczenia, rampę czołową stałą.
13. O nieprzydzieleniu zamówionych wagonów P.K.P. obowiązana jest każdorazowo zawiadamiać P.K.S.
14. Termin wolny od postojowego obowiązujący każdorazowo na P.K.P. ma zastosowanie i w odniesieniu do wagonów ładowanych lub wyładowywanych na składzie (terenie) nadawcy lub odbiorcy. Bieg terminu wolnego od postojowego regulują ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych z tym, że dla P.K.S. termin wolny od postojowego przy odległości przewozu do 4 km przedłuża się o dwie godziny a ponad 4 kilometry o trzy godziny, jako czas niezbędny do wykonania wszelkich czynności związanych z przewozem wagonu z terenu P.K.P. do składu nadawcy lub odbiorcy przesyłki i odwrotnie.
15. P.K.S. nie ma obowiązku zabierać ze składów (terenu) nadawcy wagonów nieodpowiednio załadowanych. Za niewykorzystane z tego powodu dojazdy P.K.S. będzie pobierać od interesantów opłaty przewidziane taryfą.
16. O niemożności dostarczenia wagonu na tory kolejowe we właściwym czasie P.K.S. obowiązana jest zawiadomić właściwą placówkę P.K.P.
17. Za przetrzymanie wagonu na składzie (terenie) nadawcy lub odbiorcy przesyłki, ponad obowiązujący termin wolny od postojowego, P.K.S. pobiera od nadawcy lub odbiorcy przesyłki opłaty postojowego, w wysokości obowiązującej na P.K.P., a za przetrzymanie wagonów ponad termin wolny od postojowego przewidziany dla P.K.S. kolej pobiera opłatę postojowego od P.K.S. w wysokości obowiązującej na P.K.P.
18. Ciągniki i wózki drogowe mogą pozostawać na terenie interesantów zasadniczo tylko na czas potrzebny do wykonania czynności związanych z przetoczeniem wagonu na rampę czołową, znajdującą się na terenie interesanta. P.K.S. może zgodzić się na pozostawienie wózków na terenie interesanta, o ile ładowanie lub wyładowanie towaru do wagonu lub z wagonu będzie trwać nie dłużej jak 1-ną godzinę i nie będzie przeszkadzać innym przewozom. W pewnych przypadkach można się zgodzić na pozostawienie i ciągnika.
19. Za przetrzymanie ciągnika i wózków oraz za wykonanie dodatkowych prac, jak np. przedstawianie wagonów po częściowym wyładunku w inne miejsca składu, P.K.S. pobiera dodatkowe opłaty wg obowiązującej taryfy P.K.S.
20. Odpowiedzialność za zwłokę w dostarczeniu wagonu do składu (terenu) lub w zabraniu wagonu ze składu (terenu) nadawcy lub odbiorcy przesyłki, powstała z winy nadawcy lub odbiorcy, ponosi nadawca lub odbiorca przesyłki. Jest on obowiązany do uiszczenia P.K.S. opłat dodatkowych powstałych z tego powodu, jak również ponosi odpowiedzialność wobec P.K.S. za terminowe uregulowanie należności przewozowych i bocznicowych oraz innych opłat dodatkowych.
21. Za wszelkie czynności związane z transportem wagonów kolejowych po drogach kołowych P.K.S. pobiera od interesantów opłaty przewidziane taryfą podaną do wiadomości publicznej.
22. Kolejność obsługi interesantów przez P.K.S. ustala się wg kolejności przekazywania wagonów przez P.K.P. W miarę technicznych możliwości stosuje się pierwszeństwo dla:
  - 1) przewozów podyktowanych zdarzeniami wyższej konieczności (np. akcją ratunkową),
  - 2) urzędów i instytucji państwowych,
  - 3) samorządu terytorialnego i instytucji społecznych,
  - 4) przedsiębiorstw państwowych i spółdzielczych,
  - 5) przewozów gospodarczych P.K.S.,
  - 6) osób prywatnych.



Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego nr 4. Telefon wew.: Redakcji nr 1425, Administracji nr 337.

Warunki Prenumeraty: kwartalnie 400 zł, półrocz. 700 zł, rocznie 1200 zł Pojedyncze egzempl. w cenie zł 45 do nabycia w Administracji Wydawnictw i Składnicach Taryfowych DOKP.

Druk. Zakłady Graf. PKP w Warszawie. Nakład 10.300 — Zam. nr. 272, przyjęto 24.IV.50, wykonano 13.V.50. B-106390

poz. 309  
 W. Szkoła Handlu Morskiego  
 S O P O T  
 Al. Czarnoj Armii 101  
 1 882  
 Szl. 15