



DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Warszawa, 1 sierpnia 1953

Nr 13

Poz. 118 — 131

T R E Ś C

DZIAŁ URZĘDOWY

C z ę ś ć A

KOMUNIKACJA KOLEJOWA

Zarządzenia Ministra Kolei:

Poz. 118 — z 30 czerwca 1953 w sprawie zmiany Załącznika I do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej Polskich Kolei Państwowych (Linie normalnotorowe), Część II.

Poz. 119 i 120 — z 18 czerwca i 8 lipca 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i psów między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony (Sp. T. Nr 206).

Poz. 121 — z 18 czerwca 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między:

a) Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Odrę Port i Warnemünde;

b) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią z drugiej strony (Sp. T. Nr 231).

Poz. 122 — z 7 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Grecją, Jugosławią, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Belgią, Francją, Holandią i Luksemburgiem z drugiej strony (Sp. T. Nr 250).

Poz. 123 — z 7 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Włochami i Wolnym Obszarem Triestu z drugiej strony (Sp. T. Nr 264).

Poz. 124 — z 13 lipca 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Przepisów o przewozie ładunków w marszrutach naddawczych i stopniowanych.

Poz. 125 i 126 — z 10 i 15 lipca 1953 w sprawie zmiany Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, Część I B.

Poz. 127 — z 8 lipca 1953 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Belgia w tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Republikę Demokratyczną oraz Zachodnie Strefy Okupacyjne).

Poz. 128 — z 8 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy bezpośredniej na przewóz towarów między stacjami Kolei Rzeszy Niemieckiej z jednej strony a stacjami Kolei Węgierskich z drugiej strony.

Obwieszczenia

1. Sprostowanie
2. Wykaz zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe przy przejazdach kolejami państwowymi.
3. Ogłoszenie zarządzeń DOKP

C z ę ś ć B

KOMUNIKACJA DROGOWA

Poz. 129. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 8 lipca 1953 w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez pracowników tych jednostek dla celów niesłużbowych.

Poz. 130. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 8 lipca 1953 w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez inne jednostki.

C z ę ś ć C

KOMUNIKACJA WODNA ŚRÓDLĄDOWA

Poz. 131. Zarządzenie Ministra Żeglugi z 4 lipca 1953 w sprawie taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

DZIAŁ URZĘDOWY

C z ę ś ć A

KOMUNIKACJA KOLEJOWA

Poz. 118. Zarządzenie Ministra Kolei z 30 czerwca 1953 w sprawie zmiany Załącznika I do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej Polskich Kolei Państwowych (Linie normalnotorowe), Część II.

W Załączniku I do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej Polskich Kolei Państwowych (Linie normalnotorowe), Część II wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 8, w ust. 5 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

„2) przejście do klasy wyższej lub do pociągu pośpiesznego dozwolone jest za dopłatą różnicy cen odnośnych biletów według tabeli opłat normalnych, przy czym bilet wycieczkowy powrotny uważa się za bilet normalny“.

W związku z tym skreśla się pkt 3), pkt 4) zaś otrzymuje numerację „3)“;
- 2) w § 15, w ust. 3, w pkt 8) w wierszu piątym słowa „na dwa dni“ zmienia się na „na siedem dni“ oraz w wierszu szóstym i siódmym słowa „na pięć dni“ zmienia się na „na czternaście dni“;
- 3) w § 18, w ust. 3, w pkt 3) słowa „przez polskie placówki dyplomatyczne“ zmienia się na „przez Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego“;
- 4) w § 18, w ust. 3 pkt 8) otrzymuje brzmienie:

„8) Zaświadczenia według wzoru nr 3 mogą być wystawione najwyżej na okres od dnia 1 czerwca do dnia 30 września“;
- 5) w § 18 wzór nr 3 zastępuje się nowym wzorem, stanowiącym załącznik do niniejszego zarządzenia;
- 6) w § 26, w ust. 3 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) Bilet miesięczny ogólnie dostępny wydaje się na podstawie dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości albo na podstawie zaświadczenia według załączonego wzoru, które nabyć można w kolejowej kasie biletowej w cenie wskazanej w wykazie opłat dodatkowych (Załącznik II do TO II)“;
- 7) w § 26, w ust. 3, w pkt 4) słowa „aż do końca miesiąca kalendarzowego, na który został wydany“ zmienia się na „aż do terminu, ustalonego w ust. 2 pkt 1)“;
- 8) w § 26, w ust. 3 pkt 5) otrzymuje brzmienie:

„5) Bilet miesięczny ogólnie dostępny ważny jest tylko przy równoczesnym okazaniu dowodu osobistego lub zaświadczeń, wymienionych w pkt 1). Jeżeli podróżny okaże bilet miesięczny bez dowodu osobistego lub zaświadczenia bilet traci ważność na dany przejazd, a podróżnego uważa się za jadącego bez ważnego biletu“;
- 9) w § 27, w ust. 3, w pkt 6) słowa „aż do końca miesiąca kalendarzowego, na który został wydany“ zmienia się na „aż do terminu, wskazanego w ust. 2 pkt. 4)“;
- 10) w § 28, w ust. 3 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

„1) Bilet miesięczny pracowniczy można nabyć na stacji miejsca zamieszkania lub miejsca pracy na podstawie dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości, zaopatrzonego w odpowiednie wpisy o miejscu zamieszkania i o miejscu pracy oraz na podstawie należycie wypełnionego i potwierdzonego przez pracodawcę zamówienia według załączonego wzoru nr 2. Osoby, nie posiadające dowodów osobistych lub tymczasowych zaświadczeń tożsamości, mogą nabywać bilety miesięczne pracownicze na podstawie należycie wypełnionego i potwierdzonego przez pracodawcę zaświadczenia według wzoru nr 1 oraz zamówienia według wzoru nr 2.

Pracodawca potwierdza zaświadczenie według wzoru nr 1 i zamówienie według wzoru nr 2 tylko pracownikom przedstawiającym karty meldunkowe, z których wynika, że zamieszkują faktycznie poza miejscem pracy. Osoby w wieku do lat 16, a więc osoby nie posiadające kart meldunkowych, obowiązane są okazywać zaświadczenia zamieszkania, wystawione przez prowadzących meldunki lub sołtysów miejsc zamieszkania“;
- 11) w § 28, w ust. 3, w pkt 2) po słowie „Zaświadczenie“ oraz w pkt 3), 5) i 7) po słowie „zaświadczenia“ dodaje się wyrazy „według wzoru nr 1“;
- 12) w § 28, w ust. 3, w pkt 6) słowa „aż do końca miesiąca kalendarzowego, na który został wydany“ zmienia się na „aż do terminu, wskazanego w ust. 2 pkt 2)“;
- 13) w § 28, w ust. 3, w pkt 8) i 9) po słowie „zaświadczenie“ dodaje się wyrazy „według wzoru nr 1“ oraz na końcu punktu 9) dodaje się nowe zdanie o brzmieniu:

„Dowodów osobistych i tymczasowych zaświadczeń tożsamości nie stempluje się ani nie wpisuje się do nich numerów wydanych biletów“.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1952

Minister Kolei
wz. (—) J. Papielas
Podsekretarz Stanu

Załącznik do zarz. Ministra Kolei
z 30. VI. 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 13, poz. 118).

Wzór nr 3

do § 18

Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego

ZASWIADCZENIE Nr

do uzyskania ulgi na przejazd liniami PKP dla
słuchacza szkoły zagranicznej

Fotografia
27 x 35 mm
bez nakrycia
głowy
na jasnym tle

Pieczęć
Min. Szkol.
Wyższego

Ob.
(nazwisko i imię)

(podpis posiadacza zaświadczenia)

zamieszkały w
(dokładny adres miejsca stałego zamieszkania)

urodzony dn. w
(data urodzenia) (miejsce urodzenia)

ma prawo do nabywania biletów ulgowych ze zniżką 33% na przejazd
w klasie 2 i 3 pociągów osobowych i pośpiesznych.

Zaświadczenie ważne od dnia 19

do dnia 19..... r.

Warszawa, dn. 19..... r.




Pieczęć
Min. Szkol.
Wyższego

.....
(podpis wystawcy)




Poz. 119. Zarządzenie Ministra Kolei z 18 czerwca 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i psów między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony (Sp. T. Nr 206).

W Międzynarodowej taryfie na przewóz osób, bagażu i psów między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony wprowadza się następujące zmiany:




1) na stronie 43, w niżej wymienionych relacjach zmienia się opłaty, jak następuje:

Londres 												
Dieppe ⁽²⁾ ⁽³⁾	maritime	Newhaven Southampton	210	(A)	47.45	46.20	29.50	94.90	92.40	59.00	2.70	4.05
Le Havre				(E)	23.80	23.15	14.85	47.60	46.30	29.70	—	—
Newhaven 												
Dieppe-maritime ⁽²⁾	—	—	120	(A)	40.75	40.75	24.30	81.50	81.50	48.60	1.70	2.55
				(E)	20.45	20.45	12.20	40.90	40.90	24.40	—	—
Southampton 												
Le Havre-maritime ⁽⁴⁾	—	—	240	(A)	45.90	47.80	27.70	91.80	95.60	55.40	2.80	4.20
				(E)	26.45	27.35	15.50	52.90	54.70	31.00	—	—

2) na stronie 44, w niżej wymienionych relacjach zmienia się opłaty, jak następuje:

Londres 												
Dieppe ⁽²⁾ ⁽³⁾	maritime	Newhaven Southampton	210	(A)	38.80	36.15	23.55	77.60	72.30	47.10	—	—
Le Havre				(E)	19.45	18.15	11.80	38.90	36.30	23.60	—	—
Newhaven 												
Dieppe-maritime ⁽²⁾	—	—	120	(A)	33.50	33.50	19.45	67.00	67.00	38.90	—	—
				(E)	16.80	16.80	9.75	33.60	33.60	19.50	—	—
Southampton 												
Le Havre-maritime ⁽⁴⁾	—	—	240	(A)	40.75	40.40	24.60	81.50	80.80	49.20	—	—
				(E)	28.85	23.70	13.95	47.70	47.40	27.90	—	—

3) na stronie 45, w niżej wymienionych relacjach zmienia się opłaty, jak następuje:

Londres 												
Dieppe ⁽²⁾ ⁽³⁾	maritime	Newhaven Southampton	210	(A)	—	30.75	21.45	—	61.50	42.90	—	—
Le Havre				(E)	—	15.50	10.80	—	31.00	21.60	—	—
Newhaven 												
Dieppe-maritime ⁽²⁾	—	—	120	(A)	—	30.05	19.45	—	60.10	38.90	—	—
				(E)	—	15.00	9.75	—	30.00	19.50	—	—
Southampton 												
Le Havre-maritime ⁽⁴⁾	—	—	240	(A)	—	35.65	22.60	—	71.30	45.20	—	—
				(E)	—	20.95	12.55	—	41.80	25.05	—	—

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od 1 lipca 1953.

Z up. Ministra Kolei

(—) J. ETTINGER

Poz. 120. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lipca 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i psów między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony (Sp. T. Nr 206).

W Międzynarodowej taryfie na przewóz osób, bagażu i psów między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony wprowadza się zmiany, które ukażą się w osobnym wydaniu w formie Dodatku VI do tej taryfy.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1953.

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Poz. 121. Zarządzenie Ministra Kolei z 18 czerwca 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między:

- a) Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Odrę Port i Warnemünde;
- b) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią z drugiej strony (Sp. T. Nr 231).

W Międzynarodowej taryfie na bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między:

- a) Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Odrę Port i Warnemünde;
- b) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią z drugiej strony

wprowadza się następujące zmiany:

- 1) na stronie 15, w Części V Tabeli opłat A. Uwagi wstępne w końcu ustępu 6 dodaje się następujące zdanie: „Austriackie opłaty odcinkowe nie obejmują należności za czynności kolei przy załatwianiu formalności celnych“.
- 2) na stronie 25, w Tabeli opłat za linie tranzytowe czechosłowackie obecnie obowiązujące opłaty zastępuje się następującymi:

OPLATY ZA LINIE TRANZYTOWE CZECHOSŁOWACKIE

Zebrzydowice/Petrovice u Boh.								
214	Břeclav/Bernhardsthal	Přerov	42.70	28.45	28.30	18.85	1.50	1.74
567	Česke Velenice/Gmünd	Praha	72.40	48.25	58.00	38.65	2.10	3.06
607	Horní Dvořiště/Summerau	Přerov-Praha	75.10	50.05	60.70	40.45	2.10	3.18
Chałupki/Bohumín								
201	Břeclav/Bernhardsthal	Přerov	41.40	27.60	27.00	18.00	1.50	1.74
594	Horní Dvořiště/Summerau	Praha	72.40	48.25	58.00	38.65	2.10	3.06
Międzylesie/Lichkov								
204	Břeclav/Bernhardsthal	Usti n. O.-Brno	41.40	27.60	27.00	18.00	1.50	1.74
387	Česke Velenice/Gmünd	Praha	61.95	41.30	47.55	31.70	1.74	2.46
427	Horní Dvořiště/Summerau	Praha	64.45	43.00	50.05	33.40	1.86	2.70

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od 1 lipca 1953.

Z up. Ministra Kolei
(—) J. ETTINGER

Poz. 122. Zarządzenie Ministra Kolei z 7 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Grecją, Jugosławią, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Belgią, Francją, Holandią i Luksemburgiem z drugiej strony (Sp. T. Nr 250).

W Międzynarodowej taryfie na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Grecją, Jugosławią, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Belgią, Francją, Holandią i Luksemburgiem z drugiej strony wprowadza się zmiany i uzupełnienia, które ukażą się w oddzielnym wydaniu w formie Dodatku III do tej taryfy.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1953.

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Poz. 123. Zarządzenie Ministra Kolei z 7 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Włochami i Wolnym Obszarem Triestu z drugiej strony (Sp. T. Nr 264).

Wprowadza się w życie Międzynarodową taryfę na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Włochami i Wolnym Obszarem Triestu z drugiej strony.

Równocześnie traci moc obowiązującą Międzynarodowa taryfa kolejowa na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w komunikacji bezpośredniej między Polską z jednej strony a Włochami i Wolnym Obszarem Triestu z drugiej strony, w tranzycie przez Czechosłowację i Austrię, obowiązująca od 1 października 1949 (Dz. T. i Z. K. z 1949, Nr 28, poz. 202) wraz z późniejszymi zmianami.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1953.

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Poz. 124. Zarządzenie Ministra Kolei z 13 lipca 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Przepisów o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych.

Na podstawie art. 27, ust. 4, pkt 1) Dekretu z 24 grudnia 1952 o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z r. 1953 Nr 4, poz. 7) i uchwały Prezydium Rządu Nr 242/53 z 4 kwietnia 1953 wydaje się „Przepisy o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych“, stanowiące załącznik do zarządzenia.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Załącznik do zarządzenia Ministra Kolei
z 13. 7. 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 13, poz. 124).

PRZEPISY

o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych

§ 1

Postanowienia ogólne

1. Przewozy marszrutowe w planowym systemie organizacji przewozów są jednym z najskuteczniejszych praktycznych środków przyspieszenia obrotu wagonów przez wyeliminowanie zbędnych postojów ładownych wagonów na stacjach węzłowych i rozrządowych w czasie trwania przewozu, drogą planowego organizowania kierunkowego przebiegu potoków masy towarowej w zwartych pociągach towarowych.
2. Przewozem marszrutowym nazywa się przewóz należycie zestawionego zwartego składu wagonów o przepisanej obciążeniu lub długości pociągu, podlegającego przewiezieniu bez przeróbki przez jedną lub więcej stacji rozrządowych od stacji zestawienia takiego składu do stacji jego wyładowania lub rozwiązania. Taki skład wagonów nazwany jest w niniejszych przepisach marszrutą.

Przepisane obciążenie lub długość marszruty w osiach powinny odpowiadać maksymalnym normom na najtrudniejszym odcinku drogi przewozu.

W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się brak przepisowego obciążenia pociągu do 70 t. względnie przepisowej długości do 4 osi.

3. Marszruty w zależności od miejsca załadowania i zestawienia dzielą się na:
 - 1) marszruty nadawcze, załadowane i zestawione przez jednego lub więcej nadawców na jednej stacji i na jednym punkcie ładunkowym względnie na jednym punkcie zdawczym;
 - 2) marszruty stopniowane, zestawione przez kolej ze zwartych grup wagonów załadowanych przez jednego lub więcej nadawców na jednej stacji i na kilku punktach ładunkowych względnie zdawczych lub na kilku stacjach.
4. W zależności od przeznaczenia marszruty dzielą się na:
 - 1) bezpośrednio z przeznaczeniem do jednej stacji i jednego punktu wyładunkowego (zdawczego);
 - 2) bezpośrednio z przeznaczeniem do jednej stacji i kilku punktów wyładunkowych (zdawczych);
 - 3) pośrednio do stacji rozwiązania marszruty zestawionej z ładunków przeznaczonych do różnych stacji należących do jednej relacji;
 - 4) pośrednio do stacji rozwiązania marszruty zestawionej z ładunków przeznaczonych do stacji należących do różnych relacji ciężących do stacji rozwiązania marszruty.

Relacją nazywa się drogę przebiegu pociągu od stacji zestawienia do stacji rozwiązania pociągu, z której ładunki odwożone są do stacji przeznaczenia położonych na przyległych odcinkach.

Wykaz stacji, na których przewidziano rozwiązanie pociągów relacyjnych ze wskazaniem ciężących do nich stacji, jest podany przez kolej w ogólnie dostępnym załączniku do Dodatku IV służbowego rozkładu jazdy.
5. W zależności od odległości przebiegu marszruty dopuszcza się:
 - 1) marszruty bezpośrednio z przebiegiem conajmniej ponad 30 km., jeżeli przechodzą przez conajmniej jedną stację rozrządową;
 - 2) marszruty pośrednio z przebiegiem conajmniej ponad 150 km., jeżeli przechodzą przez conajmniej jedną stację rozrządową.

§ 2

Planowanie przewozów marszrutowych

1. Ministerstwa obowiązane do centralnego planowania ładunków jednocześnie z projektem kwartalnego planu przewozów składają Ministerstwu Kolei projekty planów przewozu ładunków w marszrutach na każdy kwartał z rozbiciem miesięcznym i wskazaniem: rodzajów ładunków, dyrekcji nadania, głównych nadawców i procentu od ogólnej ilości masy poszczególnych ładunków zaplanowanych na dany kwartał (wzór nr 1).

Ministerstwo Kolei na podstawie projektów planów rozpracowuje i ustala masę ładunkową do przewozu w marszrutach na okres kwartału.

2. Ministerstwa obowiązane do centralnego planowania ładunków w terminie do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny przekazują podległym sobie jednostkom ustalone dla nich zadania przewozu ładunków w marszrutach.
3. Ministerstwo Kolei nie później jak 21 poprzedzającego miesiąca podaje dyrekcjom zadania przewozów marszrutowych na następny miesiąc wyrażone w tonach średnio na dobę.
4. Nadawcy składają do 23 poprzedzającego miesiąca do dyrekcji projekt rozwiniętego planu przewozów marszrutowych z podaniem rodzaju ładunku, stacji nadania, stacji przeznaczenia lub rozwiązania marszrut i ilości wagonów potrzebnych do przewozów marszrutowych, a dla węgla ilości ton (wzór nr 2).

Zgłoszona ilość wagonów lub ton nie może być niższa od zadań ustalonych przez Ministerstwo Kolei i ministerstwa, którym podlegają nadawcy ładunków.

5. Nadawcy ładunków przy opracowywaniu planu przewozów marszrutowych są obowiązani:
 - 1) planować w pierwszej kolejności bezpośrednio nadawcze marszruty, przeznaczone do jednej stacji wyładowania dla jednego lub kilku odbiorców;
 - 2) przy niedostatecznym potoku ładunków dla organizacji marszrut nadawczych do jednej stacji wyładowania planować marszruty pośrednio do stacji rozwiązania, zestawione z ładunków, przeznaczonych do stacji jednej lub kilku relacji, ciężących do stacji rozwiązania marszruty; planowanie marszrut pośrednich dokonuje się zgodnie z planem zestawienia pociągów towarowych podanym przez dyrekcję nadania;
 - 3) z pozostałego potoku ładunków, nie objętego marszrutami nadawczymi z jednej stacji naładunku, planować marszruty stopniowane w pierwszej kolejności z wagonów załadowanych na jednej stacji na kilku punktach ładunkowych (zdawczych) lub na kilku stacjach jednego odcinka z ładunków przeznaczonych

nych do jednej stacji wyładowania dla jednego lub kilku odbiorców, a następnie z wagonów przeznaczonych do kilku stacji jednej lub kilku relacji, ciężących do stacji rozwiązania marszrutu.

W razie braku ładunków dla organizacji marszrutu stopniowanej z wagonów załadowanych na stacjach jednego odcinka planuje się marszrutu stopniowane z wagonów załadowanych na stacjach kilku odcinków, położonych na drodze przebiegu marszrutu.

Przy planowaniu przewozów marszrutowych należy zaplanowany potok ładunków wykorzystać zawsze do zestawienia marszrut na jak największe odległości przebiegu bez przerobienia.

6. Na podstawie zadań ustalonych przez Ministerstwo Kolei oraz na podstawie składanych przez nadawców rozwiniętych planów przewozów marszrutowych dyrekcje opracowują plany przewozu ładunków marszrutami nadawczymi i stopniowanymi według wzoru nr 2.
7. Nadawcy ładunków są obowiązani nie później jak na 5 dni przed każdym miesiącem uzgodnić z dyrekcją miesięczne plany przewozów marszrutowych według przeznaczenia marszrut (wzór nr 2).

Dyrektor OKP w porozumieniu z nadawcami na podstawie art. 24 ust 2 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami ustala obowiązującą nadawców ilość marszrut zgodnie z zadaniami, ustalonymi przez Ministerstwo Kolei i ministerstwa, którym podlegają nadawcy. Zwiększenie ilości marszrut ponad zadanie ustalone przez Ministerstwo Kolei i ministerstwa obowiązane do centralnego planowania ładunków, może nastąpić tylko za zgodą nadawcy ładunków.

Dyrektor przekazuje plan przewozów marszrutowych oddziałom eksploatacyjnym, a naczelnicy oddziałów eksploatacyjnych wspólnie z nadawcami ładunków sporządzają na miejscu kalendarzowy plan załadowania marszrut i najpóźniej na 3 dni przed każdym miesiącem zawiadamiają o tym stację (wzór nr 3).

Zawiadawcy stacji, po otrzymaniu kalendarzowych planów załadowania marszrut, powiadamiają nadawców o ilości zaplanowanych marszrut według przeznaczenia i dni załadunku.

W ewidencji wykonania planu załadowania należy według dni załadowania wykazywać oddzielnie ilości wagonów podstawionych do przewozu marszrutowego zgodnie z kalendarzowym planem załadowania marszrut.

8. Miesięczne kalendarzowe plany załadowania marszrut w razie konieczności mogą być korygowane w pięciodniowych planach przewozowych w granicach planu miesięcznego przez naczelników oddziałów eksploatacyjnych wspólnie z nadawcami ładunków i to najpóźniej na dwa dni przed rozpoczęciem okresu pięciodniowego. W wyjątkowych przypadkach — jeżeli względy eksploatacyjne na to zezwalają — naczelnik oddziału eksploatacyjnego na wniosek nadawcy może zezwolić na zmianę przeznaczenia marszrutu w przeddzień jej załadowania.

§ 3

Załadowanie, zestawienie i zadanie marszrut.

1. W celu zabezpieczenia załadowania marszrutu w terminie ustalonym w kalendarzowym planie, nadawcy ładunków są obowiązani przygotować dostateczną ilość ładunków przy frontach ładunkowych, siłę roboczą i niezbędne urządzenia do ładowania.
2. Podstawianie wagonów do załadowania marszrut dokonuje się według planu kalendarzowego z pierwszeństwem przed innym naładunkiem.
3. Ilość próżnych wagonów podstawionych na bocznice do załadowania marszrut określa się z uwzględnieniem wagonów wyładowanych na bocznicach.

Kolej obowiązana jest podstawiać do załadowania marszrut próżne składy wagonów z odpowiednią ilością wagonów z hamulcami, zabezpieczających przebieg z ładunkiem, uwzględniając przy tym wagony z hamulcami, znajdujące się na bocznicach pod wyładowaniem.

Tryb i terminy podstawiania wagonów na bocznice do załadowania marszrut, a także tryb zestawiania i zdawania marszrut kolei określa się w umowach bocznicowych.

Jeżeli umowa przewiduje podstawienie i zwrot wagonów według planu obsługi, to taki plan opracowuje przy każdej zmianie rozkładu jazdy zawiadowca stacji w porozumieniu z posiadaczem bocznic, a zatwierdza go naczelnik oddziału eksploatacyjnego.

Opóźnienie podstawienia wagonów przez kolej w stosunku do planu obsługi nie zwalnia nadawców od obowiązku załadowania marszrutu, jeżeli dla opóźnionych wagonów pozostaje do końca doby sprawozdawczej pełny termin przewidziany na załadowanie. Warunek ten uważa się również za zachowany, jeżeli przy planowym załadunku marszrutu w poszczególnych zmianach pracy danej doby, ilość wagonów podstawionych nadawcom w poszczególnych obsłudach pokryje przeciętne zapotrzebowanie każdej godziny danej zmiany pracy.

4. Terminy załadowania marszrut nadawczych lub grup wagonów dla marszrut stopniowanych ustala się zgodnie z obowiązującymi przepisami na torach ogólnego użytku lub na bocznicach.

Dyrektor może wydłużyć okres czasu na załadowanie marszruty nie więcej jednak niż o 2 dodatkowe godziny na całą marszrutę, w zależności od warunków załadowania marszruty.

5. Załadowana marszruta nadawcza powinna być zdana kolei w następującym trybie:
- 1) na torach publicznego użytku oraz na bocznicach obsługiwanych środkami kolei — w takim zestawieniu ilości wagonów, w jakim skład wagonów był podstawiony przez kolej;
 - 2) na torach bocznicowych, obsługiwanych środkami posiadacza bocznic — na punktach zdawczo-odbiorczych w pełnym składzie, zestawionym zgodnie z przepisami ruchu, oraz z planem zestawienia pociągów towarowych podanym przez dyrekcję nadania;
 - 3) w razie konieczności załadowywania marszrut na bocznicach częściami, w umowach bocznicowych powinny być przewidziane: ilości grup, ilości wagonów w grupach, norma czasu na załadowanie każdej grupy i czas potrzebny na zabranie załadowanych wagonów oraz czas potrzebny na podstawienie następnej grupy próżnych wagonów do załadowania marszruty.

Jeżeli kolej nie dotrzymała terminu podstawienia poszczególnych grup wagonów, jednakże nadawca załadował grupy wagonów w ustalonym dla niego czasie i zdał marszrutę w ciągu doby sprawozdawczej względnie zmiany pracy, to premię za taką marszrutę wypłaca się tylko nadawcy, natomiast nie wypłaca się jej pracownikom kolejowym.

§ 4

Termin dostawy

Termin dostawy dla węgla eksportowego wysyłanego w marszrutach (patrz § 1 ust. 3) do portów Gdańsk, Gdynia i Szczecin skraca się o 15% w stosunku do obowiązującego terminu dostawy.

§ 5

Tryb przygotowania dokumentów dla marszrut

1. Na każdą załadowaną i podlegającą zarejestrowaniu marszrutę stacja sporządza raport marszrutowy (wzór nr 4), który wysyła razem z dokumentami przewozowymi do stacji przeznaczenia lub do stacji rozwiązania marszruty.
2. Na dokumentach przewozowych marszrut, załadowanych z zachowaniem obowiązujących przepisów, stacja nadania umieszcza stempel „Marszruta nadawcza“ lub „Marszruta stopniowana“.
3. Na marszrutę, załadowaną lub wyładowaną z zachowaniem obowiązujących przepisów, stacje nadania i przeznaczenia wydają nadawcom i odbiorcom ładunków zaświadczenia (wzór nr 5). Zaświadczenia te wydaje się tylko na marszrutę podlegające premiowaniu, określone w § 7.
4. Zaświadczenie podpisane przez zawiadowcę stacji, zaopatrzone stemplem stacji wydaje się nadawcy ładunku w dniu nadania marszrutę, jednak nie później jak następnego dnia.

Takie samo zaświadczenie i w tym samym terminie wydaje zawiadowca stacji odbiorcy ładunku na marszrutę wyładowaną w ustalonym terminie.

5. Na każdą grupę wagonów marszrutę stopniowanej, załadowaną w ilości ustalonej w planie, stacja załadowania danej grupy wystawia zaświadczenie (wzór nr 5) i przesyła go przez kierownika pociągu razem z dokumentami przewozowymi do stacji doczepienia ostatniej grupy marszrutę stopniowanej.

Stacja doczepienia ostatniej grupy wagonów marszrutę stopniowanej po otrzymaniu zaświadczeń od wszystkich stacji biorących udział w załadowaniu marszrutę stopniowanej wypełnia pozycję 9 zaświadczeń, zaopatrzuje je stemplem stacji i zwraca stacjom załadowania, celem doręczenia nadawcom.

Oprócz tego stacja ta sporządza raport marszrutowy i ogólne zaświadczenie o składzie marszrutę stopniowanej (wzór nr 5) bez wypełnienia pozycji 5, 6, 7 i 8. Zaświadczenie to wysyła do biura finansowego własnej dyrekcji.

6. Stacja nadania dokonuje obliczenia i pobrania opłat przewozowych za marszrutę na ogólnych zasadach t. j. bez wypłaty premii. Obliczenia premii dokonuje dyrekcja w trybie podanym w § 7.
7. Kontrolę postoju wagonów przy załadowaniu i wyładowaniu marszrut tak na torach publicznego użytku jak i na bocznicach we wszystkich przypadkach prowadzi się numerycznie.

§ 6

Odpowiedzialność za zerwanie marszruty

1. Wszystkie przypadki zerwania marszrut tak z winy kolei jak i z winy nadawców stwierdza się protokołem (wzór nr 6), podpisanym przez zawiadowcę stacji oraz nadawcę i wpisuje się do ewidencji wykonania planu (§ 2 ust. 7).

Za zerwanie marszruty uważa się:

Z winy kolei:

- 1) niepodstawienie próżnych wagonów w pełni lub w części do załadowania marszruty;
- 2) opóźnione podstawienie wszystkich lub tylko części wagonów, w przypadkach braku przewidzianej ilości godzin na załadowanie marszrut (§ 3 ust. 3), jeśli nadawca nie załadował tych marszrut i nie zdał ich kolei we właściwej dobie lub zmianie pracy;
- 3) podstawienie uszkodzonych wagonów lub nie odpowiadających pod względem rodzaju i jakości dla danego ładunku;
- 4) niezabranie przez kolej innych wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego bocznicy zgodnie z planem obsługi, jeżeli to uniemożliwi załadowanie i zestawienie marszruty.

Z winy nadawcy:

- 1) niezaładowanie i niezdanie kolei marszruty do końca doby sprawozdawczej lub zmiany pracy przewidzianej na załadowanie marszruty;
- 2) odmowę nadawcy załadowania marszruty, przewidzianej w kalendarzowym planie załadunku,
- 3) zdanie marszruty o zmniejszonym obciążeniu w stosunku do umowy przekraczającym 70 ton lub 4 osi długości;
- 4) zestawienie marszruty z naruszeniem przepisów ruchu lub planu zestawienia pociągów;
- 5) odmowę nadawcy załadowania marszrut ustalonych przez dyrektora w trybie art. 24 ust. 2 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami.

We wszystkich wymienionych przypadkach zerwania marszrut pobiera się od winnej strony kary umowne, zgodnie z art. 106 i 107 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami.

Kar za zerwanie marszrut stopniowanych tak z winy kolei jak i nadawców nie pobiera się.

2. W ewidencji zestawionych w ciągu doby sprawozdawczej marszrut wpisuje się:
 - 1) marszruty, przy których zostały spełnione wszystkie wymagane warunki;
 - 2) marszruty, chociaż załadowane z niedotrzymaniem terminu załadowania tak z winy nadawcy jak i kolei, jednak zdane kolei w ciągu doby sprawozdawczej.

§ 7

Warunki i tryb wypłaty premii za przewozy marszrutowe

1. Za załadowanie marszrut nadawczych i stopniowanych kolei wypłaca premię nadawcom ładunków, odbiorcom ładunków i pracownikom kolejowym według ustalonych w taryfie stawek od wagonu o ładowności poniżej 40 ton, w zależności od kategorii marszruty, rodzaju ładunku i odległości przewozu.
2. Premię wypłaca się nadawcom ładunków za wszystkie załadowane planowo i nadplanowo marszruty pod warunkiem:
 - 1) załadowania i zestawienia włączonych do marszruty wagonów w przewidzianym terminie;
 - 2) zestawienia marszruty zgodnie z przepisami ruchu i planem zestawienia pociągów;
 - 3) nieprzekroczenia dopuszczalnego odchylenia przewidzianego w § 1 ust. 2 (brak 70 ton obciążenia lub 4 osi długości);
 - 4) załadowania wszystkich grup wagonów marszruty stopniowanej przez wszystkich nadawców w ustalonej ilości wagonów i w przewidzianych terminach.
3. Jeżeli poszczególne grupy wagonów marszruty stopniowanej nie zostały załadowane i w wyniku tego marszruty nie zestawiono, to premii nie wypłaca się żadnemu z nadawców, uczestniczących w załadowaniu marszruty.
4. Premię za załadowanie marszrut wypłaca się niezależnie od stosowania taryf wyjątkowych za przewóz ładunków.
5. Przy marszrutach z ładunkami przeznaczonymi do wywozu zagranicę drogą lądową lub wodną wypłaca się nadawcy premię za odległość od stacji zestawienia marszruty do granicznej stacji PKP lub do portu morskiego względnie rzecznego.

Przy marszrutach w łamanej komunikacji kolejowo-wodnej, przeznaczonych do przeładunku w portach rzecznych, wypłaca się premię nadawcy na ogólnych zasadach za odległość od stacji zestawienia marszruty do punktu przeładowania na transport wodny.

Premię za marszrutę wypłaca się również za marszrutę zestawioną na stacjach portowych oraz na stacjach granicznych za odległość od stacji zestawienia marszruty do stacji wyładowania lub rozwiązania marszruty.

6. Odbiorcom wypłaca się premię za każdą bezpośrednią marszrutę nadawczą i stopniowaną podstawioną do wyładowania jednocześnie w pełnym składzie na jeden punkt pod warunkiem wyładowania jej w obowiązującym terminie na torach ogólnego użytku lub na bocznicach.

Przy marszrutach podstawionych do wyładowania na bocznice częściami, z powodu małego frontu ładunkowego, premii nie wypłaca się.

Obliczenie postoiu marszruty pod wyładunkiem na bocznicach w każdym przypadku dokonuje się według numerycznej kontroli zwrotu wagonów.

W przypadku niedotrzymania przez odbiorcę ustalonego terminu wyładowania zawiadowca stacji wspólnie z odbiorcą sporządzają protokół (wzór nr 6). Premii za takie marszrutę nie wypłaca się.

7. Dla otrzymania premii stacja przeznaczenia marszrutę wydaje odbiorcy zaświadczenie (wzór nr 5). Odczepienie w drodze wagonów z marszrut na skutek niesprawności technicznej lub w związku ze zmianą obciążenia pociągu nie pozbawia odbiorcy prawa do premii za wyładowaną ilość wagonów w marszrucie.

8. W przypadkach zmiany pierwotnej stacji przeznaczenia całości lub części marszruty premii nie wypłaca się nadawcy, który obowiązany jest zwrócić stacji nadania wydane mu zaświadczenie na wypłatę premii. Jeśli jednak zmieniono stację przeznaczenia całej marszruty, premię dla odbiorcy na nowej stacji przeznaczenia wypłaca się na ogólnych zasadach.

Stacja, na której następuje zmiana stacji przeznaczenia marszruty, niezależnie od wprowadzenia wymaganych zmian w dokumentach przewozowych, obowiązana jest odnotować w raporcie marszrutowym zmianę stacji przeznaczenia, wskazać podstawę tej zmiany oraz potwierdzić to stemplem stacji i podpisem.

9. Przy marszrutach zestawionych z własnych lub wynajętych wagonów nadawców premii za marszrutę nie wypłaca się.
10. Celem otrzymania premii nadawcy lub odbiorcy raz na miesiąc za każdy miesiąc ubiegły nadsyłają rachunki (wzór nr 7) do biura finansowego dyrekcji stacji nadania, a odbiorcy do biura finansowego dyrekcji stacji przeznaczenia. Rachunki powinny być złożone w ciągu miesiąca następnego po zestawieniu lub wyładowaniu marszrut z dołączeniem do nich zaświadczeń zawiadowców stacji załadowania lub wyładowania marszrut.

W razie złożenia rachunków po upływie miesiąca premii nie wypłaca się.

Rachunki powinny zawierać następujące dane:

nazwa przedsiębiorstwa lub instytucji, adres pocztowy (miasto, ulica, nr domu), oddział banku, w którym otwarty jest rachunek rozliczeniowy żądającego wypłaty premii, nr rachunku rozliczeniowego w banku i kwoty premii według poszczególnych marszrut.

Rachunki powinny być regulowane przez biura finansowe dyrekcji w terminie jednego miesiąca od dnia złożenia ich w dyrekcji.

11. Spory o wypłatę premii za marszrutę pomiędzy koleją z jednej strony a nadawcami i odbiorcami z drugiej strony rozstrzygane są w drodze arbitrażu.
12. Premie w wysokości 20% z ogólnej sumy za marszrutę nadawcze i 50% za marszrutę stopniowane przeznacza się na premiowanie pracowników kolejowych, biorących udział w organizowaniu i zestawieniu marszrut przewozowych. Tryb wypłacania premii za marszrutę pracownikom kolejowym, stawki tych premii oraz wykaz stanowisk pracowników kolejowych, którym przysługuje ta premia, regulują osobne zarządzenia.

§ 8

Rejestracja i kontrola marszrut

1. Stacje wyprawiające marszrutę rejestrują je w wykazie (wzór nr 8), zaczynając bieżącą numerację z początkiem miesiąca. Wykaz taki dla marszrut stopniowanych zestawionych z grup nadanych na kilku stacjach prowadzi stacja, na której włączono do składu ostatnią grupę marszrutową. Numer bieżący wykazu stanowi numer danej marszruty, który należy wpisać w raporcie marszrutowym.
2. Raport marszrutowy (wzór nr 4) sporządza się w dwóch egzemplarzach przez kalkę, z których odbitka kalkowa pozostaje w aktach stacji, a pierwopis towarzyszy marszrucie do stacji przeznaczenia względnie do stacji rozwiązania marszruty. Stacje te po zaświadczeniu przybycia wysyłają raporty marszrutowe listem poleconym do biura finansowego dyrekcji stacji nadania.
3. Zaświadczenia według wzoru nr 5 wystawia się zawsze w dwóch egzemplarzach, z których odbitka kalkowa pozostaje w aktach stacji, a pierwopis wręcza się nadawcy względnie odbiorcy marszrutę.

Wzór nr 3
(do § 2 ust. 7)

Kalendarzowy plan załadowania marszrut

za miesiąc 19... r.

Stacja nadania	Nadawca	Stacja wyładowania lub rozwiązania marszruty	Dzienny ładunek w tonach w wagonach (mianownik) z uwzględnieniem zmian pracy *)												Uwagi			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		itd.		

*) Zmiany określić cyfrą rzymską obok ilości wagonów.
Przy podsumowaniu za każdy dzień wykazywać zaplanowaną ilość marszrut nadawczych i stopniowanych.

D. O. K. P.

Wzór nr 4

(do § 5 ust. 1, § 8 ust. 2)

Oddział eksploatacyjny

w

Raport marszrutowy

..... marszruty nr

(nadawczej, stopniowanej)

1) Stacja zestawienia marszruty

2) Stacja rozwiązania marszruty

3) Droga przewozu

4) Stacja włączenia dróg marszrutowych (przy marszrutach stopniowanych)

5) Rodzaj ładunku przy marszrutach nadawczych

6) Marszruta załadowana dzień godz. min.....

7) Marszruta wysłana dzień godz. min.....

waga brutto ton wag. osi poc. nr

8) Nazwiska pracowników odpowiedzialnych za zestawienie marszruty:

a) dyżurny ruchu lub dyżurny nadzorczy

b) ustawiacz

c) rewident wagonów

podpisy

ciąg

Stempel stacji

(Kierownik pociągu)

(Dyżurny ruchu lub dyżurny nadzorczy stacji zestawienia marszruty)

Uwagi: stacji węzłowych i rozrządowych o nieplanowych i ponadplanowych postojach marszruty

.....

str. 2.

Skład marszruty:

L. p.	Nr wagonu ładowność	Stacja przeznaczenia	Skrót węzła dyrekcyj	*) Uwagi o zmianie składu	L. p.	Nr wagonu ładowność	Stacja przeznaczenia	Skrót węzła dyrekcyj	*) Uwagi o zmianie składu
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
itd. do 75 wagonów									

*) W rubryce 5 kierownik pociągu odnotowuje przy odnośnych nr nr wagonów stacje i powód wyłączenia ich ze składu. Adnotację tę potwierdza stemplem stacyjnym i swoim podpisem dyżurny ruchu lub dyżurny nadzorczy.

Przybycie marszruty do stacji przeznaczenia lub rozwiązania

Marszruta przybyła dnia godz. min. waga brutto
 ton wag. poc. nr
 Czas pozostawania marszruty w drodze godz. min.
 Przebyta odległość km

Stempel stacji

Zawiadowca stacji
(przeznaczenia rozformowania)

Uwaga: Najpóźniej w dniu następnym raport należy wysłać do biura finansowego dyrekcyj, na terenie której zestawiono marszrutę.

Wzór nr 5

(do § 5 ust. 3 i 5, § 7 ust. 7, § 8 ust. 3)

(Wypełnia się w dwóch egzemplarzach przez kalkę, z których jeden wydaje się nadawcy lub odbiorcy ładunku, a drugi pozostaje w aktach stacji).

Zaświadczenie

na wypłatę premii dla za $\frac{\text{załadowaną}}{\text{wyładowaną}}$ marszrutę nadawczą, stopniowaną
(niepotrzebne skreślić).

1. Stacja i dyrekcja nadania marszruty
2. Stacja i dyrekcja $\frac{\text{wyładowania}}{\text{rozwiązania}}$ marszruty
3. Odległość taryfowa w km rodzaj ładunku
4. Ilość wagonów w marszrucie (w przeliczeniu na wagony o ładowności poniżej 40 ton)
5. Ilość wagonów w grupie marszrutowej marszruty stopniowanej (w przeliczeniu na wagony o ładowności poniżej 40 ton)
6. Marszruta lub grupa marszrutowa podstawiona do $\frac{\text{naładowania}}{\text{wyładowania}}$ dnia
godz.
7. Norma czasu na $\frac{\text{załadowanie}}{\text{wyładowanie}}$ marszrutę lub ustalony czas zdania $\frac{\text{załadowanej}}{\text{wyładowanej}}$ marszrutę lub grupy
marszrutowej kolei
godzin minut
8. Marszruta lub grupa marszrutowa $\frac{\text{załadowana}}{\text{wyładowana}}$ dnia godz. min.
9. Marszruta nr wyprawiona dnia godz. min.
pociągiem nr ciężar brutto ton, osi przy normie
ciężaru brutto ton, osi

Zawiadouca stacji (podpis)

Stempel stacji.

Uwagi:

1. Na załadowane stopniowane grupy marszrutowe przez każdą stację, uczestniczącą w naładunku marszrutę, wydaje się nadawcy ładunku zaświadczenie tylko na załadowaną grupę wagonów.
2. Stacja ostatecznego sformowania marszrutę stopniowaną wystawia zaświadczenie, wpisując do niego wszystkie wagony z naładunku na wszystkich stacjach, a jeden egzemplarz zaświadczenia wysyła do biura finansowego swojej dyrekcji.
3. Wagony o ładowności 40 ton i wyższej liczy się za dwa wagony, jeżeli nadawca wykorzystał je w granicach norm ładunkowych. W przypadku niewykorzystania normy ładunkowej wagon taki należy liczyć jako jeden wagon.

Wzór nr 6

(do § 6 ust. 1, § 7 ust. 6)

Protokół

Dnia 195..... r.

My niżej podpisani, zawiadowca stacji
(nazwa stacji)

(Nazwisko i imię)

i ^{nadawca} marszruty
^{odbiorca}

sporządziliśmy niniejszy protokół:

Marszruta nadawcza, przeznaczona do ^{załadowania}
^{wyładowania}

dnia godz. min.

o obciążeniu ton brutto i w składzie

wagonów z przeznaczeniem na stację
(nazwa stacji)

^{nie załadowana}, zdana z opóźnieniem o niepełnym obciążeniu lub nieprawidłowo sformowana,
^{nie wyładowana}

ilość wagonów w marszrucie w porównaniu z raportem marszrutowym¹⁾ (niepotrzebne skreślić) z winy

(kolei) lub (nadawcy) z następujących przyczyn:

Podpisy²⁾ Zawiadowca stacji

Nadawca
Odbiorca marszruty

- 1) Odczepienie w drodze wagonów z marszrut na skutek niesprawności technicznej lub w związku z przekroczeniem norm ciężaru nie pozbawia odbiorcy prawa do premii za wyładowaną ilość w marszrucie.
- 2) W przypadku odmowy nadawcy lub odbiorcy podpisania protokołu kolej odnotowuje w protokole • tyra ze wskazaniem przyczyny i osoby, która odmówiła podpisu.

Do Naczelnika Biura Finansowego DOKP w

(nazwa przedsiębiorstwa lub organizacji, nr skrzynki pocztowej)

Rachunek

na wypłatę premii zgodnie z przepisami o przewozie ładunków w marszrutach nadawczych i stopniowanych koleją według załączonych zaświadczeń, wydanych przez stację

za $\frac{\text{załadowane}}{\text{wyładowane}}$ marszruty, podlegające premiowaniuIlość wagonów w przeliczeniu na
wagon o ładowności poniżej 40 ton

Suma premii

1.	Wg zaświadczenia z dnia	195.....r.
2.	„ z dnia	195.....r.
3.	„ z dnia	195.....r.
4.	„ z dnia	195.....r.
5.	„ z dnia	195.....r.

Razem należy się suma premii

Sumę premii przelać na rachunek rozliczeniowy nr

do Oddziału Banku

(Podpis oraz stempel)

Dnia..... 195.....r.

str. 1.

Wzór nr. 8
(do § 8 ust. 1)

Stacja

W Y K A Z

zestawionych marszrut nadawczych i stopniowanych

za miesiąc 195r.

str. 2.

L. p.	Rodzaj marszrutu	Stacja wyładowania lub rozwiązania marszrutu	Odległość przewozu marszrutu	Obciążenie marszrutu		U w a g i
				brutto ton	Ilość osi	

Poz. 125. Zarządzenie Ministra Kolei z 10 lipca 1953 w sprawie zmiany Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, Część I B.

W Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, Część I B wprowadza się następujące zmiany:

1. W Dziale I

W § 48, w ust. 1, w punktach 1) i 2) w ostatnich wierszach słowa „najmniej za wagę wymaganą“ zmienia się następująco: „na zasadach ogólnych“.

2. W Dziale II

1) Rozdział 1 — Klasyfikacja towarów.

- a) na str. 68 w pozycji 212 w wierszu pierwszym po słowie „gips“ zamieszcza się nową nazwę towaru „głina“,
- b) na str. 70 pozycja 247, dotychczasowe brzmienie podpozycji c) zmienia się następująco:
 „c) płyty z wełny żuźlowej w oplocie z siatki drucianej III 9 §52
 d) płyty z wełny żuźlowej w kasetach „Teklit“ III 6 § 52“
- c) na str. 92 w pozycji 765 po słowie „pilśni“ w rubryce 2 zamieszcza się słowa: „i filc oraz wyroby z pilśni i filcu“, zaś w rubryce 5 dotychczasowe brzmienie „§ 52 obejmuje tylko pilśni“ zmienia się następująco:
 „§ 52 obejmuje tylko wyroby z pilśni i filcu“,
- d) na str. 106 skreśla się pozycję 1012 z danymi w rubrykach 2 — 4, a w to miejsce zamieszcza się nową pozycję 1012 o brzmieniu:
 „1012 Karton:
 a) wszelki oprócz oddzielnie wymienionego I 1
 b) bezdrzewny II 4
 c) drzewny oprócz oddzielnie wymienionego III 7
 d) drzewny o pokryciu bezdrzewnym jedno lub dwustronnym II 5
 e) asfaltowany II 5
- e) na str. 107 w pozycji 1020 po słowie „papierowa“ zamieszcza się nowe słowa:
 „oraz sznurki i postronki papierowe“,
- f) na str. 109 po pozycji 1123 zamieszcza się nową pozycję 1124:
 „1124 Tłuczeń z cegły zwykłej nieogniotrwałej V 25 § 28“
- g) na str. 110 w podpozycji 1129 a) dodaje się następujące objaśnienie:
 „Do podpozycji 1129 a) należą także cegły i płyty z diatomitu“.
- h) na str. 114 po pozycji 1170 zamieszcza się nową pozycję 1171:
 „1171 Szkło piankowe jednostronnie szlifowane II 5“
- i) na str. 120 po pozycji 1228 zamieszcza się nową pozycję 1229:
 „1229 Piasek stalowy II 5“
- j) na str. 124 w pozycji 1311 w wierszu szóstym po słowach „żelaza i metali“ zamieszcza się przecinek oraz nowe słowa „zgniatacze do walcowania metali“,
- k) na str. 124 w objaśnieniu do pozycji 1324 skreśla się kropkę oraz zamieszcza się następujące słowa:
 „oraz młyny węglowe i ich części.“
- l) na str. 128 po pozycji 1389 zamieszcza się nową pozycję 1390:
 „1390 Złom akumulatorowy III 6“

2) Rozdział 2 — Skorowidz alfabetyczny do klasyfikacji towarów.

a) W alfabetycznym porządku zamieszcza się nowe nazwy towarów:

Strona	Nazwa towaru	Pozycja kt.
137	Cegła z diatomitu	1129
141	Gлина palona	212
149	Młyn węglowy	1324
153	Piasek stalowy	1229
154	Płyty z diatomitu	1129
154	Płyty z wełny żuźlowej	247
155	Postronki papierowe	1020
161	Szkło piankowe	1171
161	Sznurki papierowe	1020
162	Tłuczeń z cegły zwykłej nieogniotrwałej	1124
166	Wyroby z filcu	765
166	Wyroby z pilśni	765
167	Zgniatacz do walcowania metali	1311
167	Złom akumulatorowy	1390

b) Skreśla się:

140	słowo „(pilśn)“ zamieszczone przy nazwie towaru „filc“	
148	„Maty izolacyjne z wełny żuźlowej	247“

3. W Dziale VI.

W § 4 na str. 223 w Międzystacyjnej tabeli opłat dla przesyłek wagonowych wprowadza się dla apatytów i fosforytów z poz. 643 kt. nowe relacje wraz ze stawkami:

Nazwa towaru i pozycja kt.	Między stacjami	Stawka gr za 100 kg
apatyty i fosforyty niemielone poz. 643 a) kt.	Koźle Port — Stalinogród Bogucice	26
apatyty i fosforyty mielone poz. 643 b) kt.	Koźle Port — Stalinogród Bogucice	32

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1953.

61

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Poz. 126. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lipca 1953 w sprawie zmiany Taryfy towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, Część I B.

W Taryfie towarowej Polskich Kolei Państwowych dla linii normalnotorowych, Część I B wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w Spisie rzeczy na str. 6 tytuł § 65 a otrzymuje brzmienie:
„§ 65 a. Premia za przewóz w marszrutach nadawczych i stopniowanych 45“;
- 2) w Dziale I, § 65 a otrzymuje brzmienie:

„§ 65 a

Premia za przewóz w marszrutach nadawczych i stopniowanych

1. Za organizację załadowania i za nadanie przesyłek wagonowych w marszrutach nadawczych i stopniowanych, a także za terminowe rozładowanie całych marszrut kolej wypłaca premię w zależności od rodzaju marszruty, rodzaju towaru oraz odległości według stawek ustalonych w „Tablicy stawek premii za marszruty“, stanowiącej załącznik do zarządzenia.
2. Premię wypłaca się za okres miesięczny w razie spełnienia przez nadawców lub odbiorców warunków przewozu w marszrutach, ustalonych przez Ministra Kolei i ogłoszonych w Dz. T. i Z. K.
3. Premię wypłaca się niezależnie od wysokości stosowanej taryfy, od warunków obliczania i regulowania należności przewozowych oraz od premii za przedterminowe załadowanie i wyładowanie wagonów.
4. Z przypadającej kwoty premii za załadowanie marszruty nadawczej wypłaca się 80% nadawcy i 20% pracownikom kolejowym stacji nadania, biorącym udział w formowaniu marszruty nadawczej.
Z przypadającej zaś premii za załadowanie marszruty stopniowanej wypłaca się 50% nadawcy i 50% pracownikom kolejowym stacji nadania.
5. Premii nie stosuje się:
 - 1) do pociągów tranzytowych,
 - 2) do pociągów wahadłowych.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

62

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Załącznik do zarz. Ministra Kolei
z 15. VII. 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 13, poz. 126).

Tablica stawek premii za marszruty

(w złotych za 1 wagon o ładowności poniżej 40 ton).

Towary i odległości	Dla					
	węgla, brykietów poz. 250 kt, koksu poz. 252 kt., kamienia, piasku, żwiru poz. 201, 202 i 207 kt., cementu poz. 214 kt.	pozostałych towarów	węgla, brykietów poz. 250 kt, koksu poz. 252 kt., kamienia, piasku, żwiru poz. 201, 202 i 207 kt., cementu poz. 214 kt.	pozostałych towarów	węgla, brykietów poz. 250 kt, koksu poz. 252 kt., kamienia, piasku, żwiru poz. 201, 202 i 207 kt., cementu poz. 214 kt.	pozostałych towarów
	n a o d l e g ł o ś ć					
	31—150 km		151—300 km		ponad 300 km	
A. Premia za załadowanie						
1. Za marszruty nadawcze kierowane:						
1) do jednej stacji przeznaczenia — na jeden punkt wyładunkowy,	3	4	6	8	10	13
2) do jednej stacji przeznaczenia — na dwa lub więcej punktów wyładunkowych,	2	3	5	6	8	10
3) do stacji relacyjnej, zestawione z przesyłek przeznaczonych do różnych stacji, należących do danej relacji,	—	—	4	5	6	8
4) do stacji rozwiązania marszrut, zestawionej z przesyłek należących do różnych relacji, ciężących do stacji rozwiązania.	—	—	3	4	5	6
2. Za marszruty stopniowane kierowane:						
1) do jednej stacji przeznaczenia — na jeden punkt wyładunkowy,	2	3	4	6	8	10
2) do jednej stacji przeznaczenia — na dwa lub więcej punktów wyładunkowych,	1,5	2	3	4	6	8
3) do stacji relacyjnej, zestawione z przesyłek przeznaczonych do różnych stacji, należących do danej relacji,	—	—	2	3	5	6
4) do stacji rozwiązania marszrut, zestawionej z przesyłek należących do różnych relacji, ciężących do stacji rozwiązania.	—	—	1,5	2	4	5
B. Premia za rozładowanie	2	2	3	4	5	6
C. Premię za załadowanie i rozładowanie podwyższa się o 100% dla wagonów o ładowności 40 ton i większej, jeżeli nadawca wykorzystał je w granicach norm ładunkowych; w razie niewykorzystania takiego wagonu, premię wypłaca się w wymiarze pojedynczym.						

Poz. 127. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lipca 1953 w sprawie komunikacji towarowej POLSKA — BELGIA w tranzyście przez Niemcy (Niemiecką Republikę Demokratyczną oraz Zachodnie Strefy Okupacyjne).

W zarządzeniu Ministra Kolei z 1 listopada 1951 (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 211) wprowadza się następujące uzupełnienie:

W Wykazie punktów granicznych otwartych dla komunikacji w ustępie 1) Punkty graniczne polsko-niemieckie, dodaje się następujące nowe punkty graniczne:

Bielawa Dolna — Horka
Kostrzyn — Küstrin Altstadt
Szczecin Gumieńce — Rosow.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1953.

Minister Kolei
wz. (—) **J. Popielas**
Podsekretarz Stanu

Poz. 128. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lipca 1953 w sprawie Międzynarodowej taryfy bezpośredniej na przewóz towarów między stacjami Kolei Rzeszy Niemieckiej z jednej strony a stacjami Kolei Węgierskich z drugiej strony.

Z ważnością od 16 lipca 1953 obowiązuje Międzynarodowa taryfa bezpośrednia na przewóz towarów między stacjami Kolei Rzeszy Niemieckiej z jednej strony a stacjami Kolei Węgierskich z drugiej strony.

Taryfa składa się z dwóch części w jednym tomie.

Część I zawiera specjalne postanowienia dodatkowe do Umowy MGS, warunki stosowania, ogólne postanowienia taryfowe, opłaty dodatkowe i przepisy kierunkowe.

Część II zawiera wykaz taryf artykułowych oraz taryfy artykułowe, zawierające stawki przewozowe w kopiejkach za 100 kg, ustalone za drogę przewozu oddzielnie za odcinki: niemiecki, polski, czechosłowacki i węgierski.

Minister Kolei
wz. (—) **J. Popielas**
Podsekretarz Stanu

OBWIESZCZENIA

1. Sprostowanie

Na podstawie art. 5 Dekretu z 10 grudnia 1952 (Dz. U. Nr 49, poz. 327) stwierdza się, że zarządzenie DOKP w Lublinie z 28 stycznia 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 5, obw. 2, pkt 13) obejmuje również odcinki: Tomaszów Mazowiecki — Bratków, Tomaszów Mazowiecki — Opoczno i Tomaszów Mazowiecki — Ujazd.

2. Wykaz zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe przy przejazdach kolejami państwowymi.

W „Wykazie zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe przy przejazdach kolejami państwowymi“, obowiązującym od 1 stycznia 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 18 z r. 1952) wprowadza się następujące zmiany:

1) Skreślenia:

na str. 68 „Państwowy Zakład Szkolenia Inwalidów — w Przemysłu“,

2) Uzupełnienia:

dodaje się:

a) na str. 4 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Urszulanek — w Gdyni“,

b) na str. 19 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące OO. Pijarów — w Krakowie“,

c) na str. 19 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Prywatna Koedukacyjna Szkoła Ogólnokształcąca stopnia licealnego — w Szczepczycu“,

d) na str. 26 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „VII Liceum Ogólnokształcące — w Lublinie, Liceum Ogólnokształcące Służek Najświętszej Marii Panny Niepokalanej — w Mariówce Opoczyńskiej“,

- e) na str. 33 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące Towarzystwa Salezjańskiego — w Aleksandrowie Kujawskim, Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Najświętszej Rodziny z Nazaretu — w Kaliszu“,
- f) na str. 42 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Najświętszego Serca Jezusowego — w Polskiej Wsi“,
- g) na str. 49 w grupie B. Szkoły ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Marii Panny — w Szymanowie“,
Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Najświętszej Rodziny z Nazaretu — w Warszawie,
Prywatne Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Zmartwychwstania Pańskiego — w Warszawie,
Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Felicjanek — w Wawrze“,
- h) na str. 55 w grupie B. Szkoły Ogólnokształcące stopnia podstawowego i licealnego w pkt. b): „Liceum Ogólnokształcące Zgromadzenia SS. Urszulanek — we Wrocławiu“,
- i) na str. 63 i 64 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 031 — w Bydgoszczy
„ „ „ „ „ 035 — w Bydgoszczy
„ „ „ „ „ 111 — w Gdańsku
„ „ „ „ „ 112 — w Gdańsku
„ „ „ „ „ 115 — w Sopocie
- j) na str. 65 i 66 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 175 — w Bytomiu
„ „ „ „ „ 177 — w Bytomiu
„ „ „ „ „ 178 — w Gliwicach
„ „ „ „ „ 172 — w Sosnowcu
„ „ „ „ „ 171 — w Stalinogrodzie
„ „ „ „ „ 174 — w Stalinogrodzie
„ „ „ „ „ 176 — w Stalinogrodzie
- k) na str. 67 i 68 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 181 — w Krakowie
„ „ „ „ „ 182 — w Krakowie
„ „ „ „ „ 185 — w Krakowie
„ „ „ „ „ 191 — w Rzeszowie
- l) na str. 69 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 081 — w Lublinie
„ „ „ „ „ 082 — w Lublinie
„ „ „ „ „ 085 — w Lublinie
„ „ „ „ „ 071 — w Radomiu
- ł) na str. 70 i 71 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 051 — w Łodzi
„ „ „ „ „ 055 — w Łodzi
„ „ „ „ „ 059 — w Łodzi
„ „ „ „ „ 056 — w Zgierzu
- m) na str. 72 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 091 — w Białymstoku
„ „ „ „ „ 095 — w Białymstoku
„ „ „ „ „ 101 — w Olsztynie
„ „ „ „ „ 105 — w Olsztynie
- n) na str. 73 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 041 — w Poznaniu
„ „ „ „ „ 042 — w Poznaniu
„ „ „ „ „ 043 — w Poznaniu
„ „ „ „ „ 045 — w Poznaniu
„ „ „ „ „ 046 — w Poznaniu
„ „ „ „ „ 141 — w Zielonej Górze

- o) na str. 74 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
 Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 131 — w Szczecinie
 " " " " " 132 — w Szczecinie
 " " " " " 135 — w Szczecinie
- p) na str. 76 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla dla pracujących i dla dorosłych:
 Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 011 — w Warszawie
 " " " " " 012 — w Warszawie
 " " " " " 013 — w Warszawie
 " " " " " 014 — w Warszawie
 " " " " " 015 — w Warszawie
 " " " " " 016 — w Warszawie
- r) na str. 78 w grupie D. Szkoły Zawodowe dla pracujących i dla dorosłych:
 Wydział Zaocznego Szkolenia Zawodowego Nr 154 — w Wałbrzychu
 " " " " " 151 — we Wrocławiu
 " " " " " 152 — we Wrocławiu
 " " " " " 155 — we Wrocławiu
 " " " " " 156 — we Wrocławiu

3. Ogłoszenie zarządzeń DOKP

- A) Na podstawie art. 49, ust. 1, pkt 1) Dekretu z 24 grudnia 1952 o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z r. 1953 Nr 4, poz. 7):
- 1) Dyrektor OKP w Gdańsku zarządził z dniem 27 czerwca 1953 pięciokrotne podwyższenie opłaty za przechowanie przesyłek drobnych pośpiesznych przyspieszonych na st. Gdańsk Główny;
 - 2) Dyrektor OKP w Lublinie zarządził z dniem 1 lipca 1953 dwukrotne podwyższenie opłaty za przetrzymanie wagonów na st. Pionki;
 - 3) Dyrektor OKP w Szczecinie zarządził z dniem 2 lipca 1953 dwukrotne podwyższenie opłaty za przetrzymanie wagonów na st. Kluczewo Pomorskie i st. „Wu“ Warnice Dębica;
 - 4) Dyrektor OKP w Krakowie zarządził z dniem 4 lipca 1953 pięciokrotne podwyższenie opłaty za przechowanie przesyłek drobnych w magazynie kolejowym st. Sanok.
- B) Na podstawie art. 49, ust. 1, pkt 2) Dekretu z 24 grudnia 1952 o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z r. 1953 Nr 4, poz. 7) zostały wydane następujące zarządzenia:
- 1) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 22 czerwca 1953, dotyczące st. Tworóg;
 - 2) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 23 czerwca 1953, dotyczące st. Chorzów Stary;
 - 3) Dyrektora OKP w Szczecinie z 24 i 27 czerwca oraz 3 i 8 lipca 1953, dotyczące st. Szczecin Glinki;
 - 4) Dyrektora OKP w Warszawie z 24 czerwca 1953, dotyczące st. Sochaczew;
 - 5) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 25 czerwca 1953, dotyczące st. Korzeńsko;
 - 6) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 26 czerwca 1953, dotyczące st. Zdieszowice;
 - 7) Dyrektora OKP w Szczecinie z 27 czerwca 1953, dotyczące stacji Kluczewo Pomorskie i „Wu“ Warnice Dębica;
 - 8) Dyrektora OKP w Warszawie z 27 czerwca i 1 lipca 1953, dotyczące st. Modlin;
 - 9) Dyrektora OKP w Warszawie z 28 czerwca 1953, dotyczące st. Skierniewice;
 - 10) Dyrektora OKP w Lublinie z 29 czerwca i 4 lipca 1953, dotyczące st. Rabsztyn;
 - 11) Dyrektora OKP w Lublinie z 29 czerwca 1953, dotyczące st. Pionki;
 - 12) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 30 czerwca 1953, dotyczące st. Tychy;
 - 13) Dyrektora OKP w Szczecinie z 30 czerwca 1953, dotyczące st. Kurozwęcz z przeładunkiem w Koszalinie;
 - 14) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 1 i 8 lipca 1953, dotyczące st. Oława;
 - 15) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 2 lipca 1953, dotyczące st. Mysłakowice;

- 16) Dyrektora OKP w Krakowie z 4 lipca 1953, dotyczące st. Kraków Główny Osobowy;
 - 17) Dyrektora OKP w Gdańsku z 4 lipca 1953, dotyczące st. Solec Kujawski;
 - 18) Dyrektora OKP w Warszawie z 7 lipca 1953, dotyczące st. Chynów;
 - 19) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 8 lipca 1953, dotyczące st. Ząbkowice;
 - 20) Dyrektora OKP w Poznaniu z 8 lipca 1953, dotyczące st. Gołańcz;
 - 21) Dyrektora OKP w Krakowie z 8 lipca 1953, dotyczące st. Czyżyny.
- C) Na podstawie art. 49, ust. 1, pkt 2) Dekretu z 24 grudnia 1952 o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z r. 1953 Nr 4, poz. 7) zostały wydane za zgodą Ministra Kolei zarządzenia:
- 1) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 25 czerwca 1953, dotyczące st. Łazy;
 - 2) Dyrektora OKP w Szczecinie z 30 czerwca 1953, dotyczące st. Szczecin Glinki;
 - 3) Dyrektora OKP w Szczecinie z 1 lipca 1953, dotyczące st. Warnice Dębica;
 - 4) Dyrektora OKP w Warszawie z 6 lipca 1953, dotyczące st. Warszawa Główna.

Minister Kolei
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Część B

KOMUNIKACJA DROGOWA

Poz. 129. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8 lipca 1953 r. w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej pizez pracowników tych jednostek dla celów niesłużbowych.

Na podstawie art. 1 i 2 pkt 4 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) oraz w związku z uchwałą Nr 1/53 Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1953 r. w sprawie zniesienia bonowego zaopatrzenia, regulacji cen, ogólnej podwyżki płac i zniesienia ograniczeń w handlu nadwyżkami produktów rolniczych, zarządza się, co następuje:

§ 1

Za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez pracowników lub przez zespoły pracowników tych jednostek do innych celów niż służbowe, zgodnie z § 8 okólnika Nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1950 r. o samochodach funkcyjnych, o służbowym i poza służbowym używaniu pojazdów mechanicznych, o garażowaniu oraz wprowadzaniu kontroli społecznej w gospodarce samochodowej (Mon. Pol. Nr A-17, poz. 177), pobiera się następujące opłaty:

- 1) przy użyciu samochodów osobowych — według stawek najniższych ustalonych w danej miejscowości dla taksówek samochodowych,
- 2) przy użyciu autobusów — 2,10 zł od każdej osoby za każdą godzinę wynajmu, liczoną od chwili wyjazdu autobusu z zajezdni do powrotu jego do tejże zajezdni, najmniej jednak za faktyczną ilość miejsc siedzących w autobusie i najmniej za 1 godzinę,
- 3) przy użyciu samochodów ciężarowych — za każdą godzinę i za każdą tonę ładowności pojazdu, licząc:
 - a) przy pojazdach do 5 ton włącznie ładowności — 10 zł za każdą godzinę od każdej tony ładowności pojazdu najmniej od pojazdu 30 zł za godzinę,
 - b) przy pojazdach ponad 5 ton ładowności — po 2 zł za każdą godzinę i każdą dalszą tonę ładowności, dodane do stawki 50 zł.

§ 2

Traci moc obowiązującą pkt 1) zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 12 czerwca 1951 o opłatach za używanie państwowych pojazdów samochodowych (Dz. T. i Z. K. Nr 11, poz. 115).

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO
(—) Rostecki

Poz. 130. Zarządzenie Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 8 lipca 1953 r. w sprawie opłat za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez inne jednostki.

Na podstawie art. 1 i 2 pkt 4 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) i § 9 okólnika Nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1950 r. o samochodach funkcyjnych, o służbowym i poza służbowym używaniu pojazdów mechanicznych, o garażowaniu oraz wprowadzaniu kontroli społecznej w gospodarce samochodowej (Monitor Polski Nr A-17, poz. 177) zarządza się, co następuje:

§ 1

Za używanie pojazdów samochodowych jednostek gospodarki uspołecznionej przez inne jednostki służbowe niż jednostki, do których samochody zostały przydzielone, pobiera się opłaty ustalone zarządzeniem Ministra Komunikacji z 8 lutego 1951 o ustaleniu stawek wynagrodzenia za dostarczone mechaniczne środki przewożowe (Dz. T. i Z. K. Nr 5, poz. 44).

§ 2

Traci moc obowiązującą pkt. 2) zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 12 czerwca 1951 o opłatach za używanie państwowych pojazdów samochodowych (Dz. T. i Z. K. Nr 11, poz. 115).

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO
(—) Rustecki

Część C

Komunikacja wodna śródlądowa

Poz. 131. Zarządzenie Nr 163 Ministra Żeglugi z dnia 4 lipca 1953 w sprawie Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

W Taryfie towarowej żeglugi śródlądowej (Dz. T. i Z. K. Nr 11, poz. 104 z r. 1952) wprowadza się następujące uzupełnienia w rozdziale IV, § 44 — Międzyportowa tabela opłat:

Nazwa towaru i poz. kt.	Pomiędzy portami	Przewoźne gr za 100 kg	Stacja docelowa
47. apatyty i fosforyty niemielone poz. 643 a) kt.	Świnoujście (Odra Port) — — Koźle	180	Stalinogród Bogucice
48. apatyty i fosforyty niemielone poz. 643 a) kt.	Szczecin Port Centralny — — Koźle	147	„
49. apatyty i fosforyty mielone poz. 643 b) kt.	„	181	„
50. apatyty i fosforyty mielone poz. 643 b) kt.	Świnoujście (Odra Port) — — Koźle	219	„

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od 4 lipca 1953.

MINISTER ŻEGLUGI
wz. (—) Inż. S. Bakowski

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOLEI

Tel. Red. 89281, wewn. 54-22.

Cena pojedynczego numeru 50 gr. Prenumerata roczna 20 zł., półroczna 10 zł., kwartalna 5 zł.

Sprzedaż pojedynczych numerów odbywa się w DOKP Prenumeratę przyjmuje P. P. „Wytwórnia Biletów Kolejowych“ w Warszawie Żolibórz, ul. Felińskiego 2, tel. miejski 90201, wewn. 5327, konto N B P Oddział Warszawa Żolibórz Nr 42-110-40.

Wytw. Bil. Kol. Nr 2 w Krakowie — VII. 53 — 867/53
M-4-33961 — pap. druk. A 1, 50 gr. — 12.000 egz.

