



DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Warszawa, 30 grudnia 1953

Nr 20

Poz. 201 — 218

TREŚĆ

DZIAŁ URZĘDOWY

Część A

KOMUNIKACJA KOLEJOWA

Zarządzenia Ministra Kolei:

Poz. 201 — z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej (SMPS).

Poz. 202 — z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej (Sp. T. Nr 204).

Poz. 203 — z 26 listopada 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. 204 — z 3 grudnia 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Grecją, Jugosławią, Rumunią, Turcją i Węgrami z jednej strony a Belgią, Francją, Holandią i Luksemburgiem z drugiej strony (Sp. T. Nr 250).

Poz. 205 — z 7 grudnia 1953 w sprawie zmiany 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. 206 — z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

Poz. 207 — z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT). (Sp. T. Nr 6).

Poz. 208 — z 17 grudnia 1953 w sprawie zmiany Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT), obowiązującej od 1 stycznia 1954 (Sp. T. Nr 6).

Poz. 209 — z 24 listopada 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz węgla kamiennego, miału z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego (olsko-szwajcarskiego) związku kolejowego (Sp. T. Nr 103 1).

Poz. 210 — z 8 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowych między Polską a Belgią, Danią, Holandią, Luksemburgiem, Szwajcarią i Francją.

Poz 211 — z 11 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowych przez Odrę Port — Trelleborg między:

- a) Polską a Danią, Szwecją i Norwegią,
- b) Szwecją i Norwegią a Austrią, Bułgarią, Jugosławią, Rumunią i Niemcami (NRD),
- c) Szwecją, Norwegią i Danią a Czechosłowacją i Węgrami.

Poz. 212 — z 17 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Szwecja i Norwegia promem przez Sassnitz Hafen — Trelleborg.

Poz. 213 — z 3 listopada 1953 w sprawie bezpośredniej komunikacji towarowej między Polską a Wielką Brytanią.

Poz. 214 — z 4 grudnia 1953 w sprawie odchyień od niektórych postanowień „Przepisów bocznicy” dla bocznic kopalnianych węgla, koksowni (prażalni), brykietowni oraz rudy cynkowej i ołowianej.

Poz. 215 — z 30 listopada 1953 w sprawie terminów dostawy przesyłek towarowych przewożonych koleją.

O b w i e s z c z e n i a

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

Część A i B

Komunikacja kolejowa i drogową

Poz. 216. Zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 8 grudnia 1953 w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy.

C z ę ś ć C

Komunikacja wodna śródlądową

Poz. 217 i 218. Zarządzenia Ministra Żeglugi z 26 listopada i 2 grudnia 1953 w sprawie Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

Zawiadomienie

DZIAŁ URZĘDOWY
Część A
KOMUNIKACJA KOLEJOWA

Poz. 201. Zarządzenie Ministra Kolei z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej (SMPS).

Z ważnością od 1 stycznia 1954 wprowadza się w życie Umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej (SMPS).

Równocześnie traci ważność Umowa o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MPS), obowiązująca od 1 listopada 1951 (Dz. T. i Z. K. z r. 1951 Nr 17, poz. 164) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 202. Zarządzenie Ministra Kolei z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej (Sp. T. Nr 204).

Z ważnością od 1 stycznia 1954 wprowadza się w życie Taryfę na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej.

Równocześnie traci ważność Taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MPS), obowiązująca od 1 listopada 1951 (Dz. T. i Z. K. z r. 1951 Nr 17, poz. 165) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 203. Zarządzenie Ministra Kolei z 26 listopada 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i ps w 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 31, tabelę 5) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Euchs (St. Gallen)											
Summerau fr.	Insbruck—Linz	676	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08	
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48	
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58	
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	513	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79	
Passau Hbf											
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37	
Salzburg Hbf											
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42	
St. Margrethen											
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56	

2) na stronie 49, tabelę 7) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Euchs (St. Gallen)											
Summerau fr.	Insbruck—Linz	626	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08	
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48	
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58	
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	913	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79	
Passau Hbf											
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37	
Salzburg Hbf											
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42	
St. Margrethen											
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56	

3) na stronie 54, tabelę 3) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Buchs (St. Gallen)											
Summerau fr.	Insbruck—Linz	626	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08	
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48	
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58	
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	913	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79	
Passau Hbf											
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37	
Salzburg Hbf											
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42	
St. Margrethen											
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56	

4) na stronie 58, tabelę 6) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Buchs (St. Gallen)										
Summerau fr.	Insbruck—Linz	626	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	913	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79
Passau Hbf										
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37
Salzburg Hbf										
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42
St. Margrethen										
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56

5) na stronie 60, tabelę 6) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Buchs (St. Gallen)										
Summerau fr.	Insbruck—Linz	626	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	913	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79
Passau Hbf										
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37
Salzburg Hbf										
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42
St. Margrethen										
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56

6) na stronie 64, tabelę 3) Opłaty za linie tranzytowe austriackie zastępuje się następującą nową tabelą:

Buchs (St. Gallen)										
Summerau fr.	Insbruck—Linz	626	57,40	45,90	23,00	114,80	91,80	46,00	1,38	2,08
Marchegg fr.	Salzburg—Wien	799	67,10	53,70	26,80	134,20	107,40	53,60	1,65	2,48
Bernhardsthal fr.	Salzburg—Wien	835	69,20	55,40	27,70	138,40	110,80	55,40	1,72	2,58
Gmünd fr.	Wien Nordwestbf, Wien Westbf	913	73,40	58,70	29,40	146,80	117,40	58,80	1,86	2,79
Passau Hbf										
Marchegg fr.	Wien	348	36,00	28,80	14,40	72,00	57,60	28,80	0,91	1,37
Salzburg Hbf										
Marchegg fr.	Wien	366	37,80	30,20	15,10	75,60	60,40	30,20	0,95	1,42
St. Margrethen										
Lindau Hbf	Bregenz	24	5,30	4,30	2,10	10,60	8,60	4,20	0,37	0,56

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

Poz. 204. Zarządzenie Ministra Kolei z 3 grudnia 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych między Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Grecją, Jugosławią, Rumunią, Turcją 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, Turcją i Węgrami z jednej strony a Belgią, Francją, Holandią i Luksemburgiem z drugiej strony wprowadza się następującą zmianę:

Na stronie 17 w tabeli dla komunikacji z Holandią, przed nazwą stacji **Boskoop** wprowadza się nową nazwę: **Baarn** z następującymi danymi:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Baarn														
Buchs (SG)	Buchs-Bäle-Gouvy-Eijsden	921	12,10	13,15	16,25	20,35	23,15	28,35	33,80	39,70	45,40	52,70	59,90	7,44
Buchs (SG)	Buchs-Bäle-Srepenich-Roosendaal	976	12,10	13,15	16,25	20,35	23,15	29,95	35,90	41,60	47,75	55,40	63,00	7,83
Cheb/Schirnding	Schirnding-Venlo	820	3,80	4,00	6,50	9,80	11,95	17,00	21,85	26,23	31,20	36,40	41,55	5,19

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

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 205. Zarządzenie Ministra Kolei z 7 grudnia 1953 w sprawie zmiany 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 254).

W Międzynarodowej taryfie na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych między Polską i Czechosłowacją z jednej strony a Włochami i Wolnym Obszarem Triestu z drugiej strony wprowadza się następującą zmianę:

Na stronach 26, 27 i 28 taryfy, Oplaty tabeli B za austriackie linie tranzytowe, tabeli C za austriackie i szwajcarskie linie tranzytowe, tabeli D za zachodnio-niemieckie i austriackie linie tranzytowe i tabeli E za zachodnio-niemieckie, austriackie i szwajcarskie linie tranzytowe zastępuje się następującymi nowymi opłatami:

B) Oplaty za austriackie linie tranzytowe

Horní Dvčřiště														
Summerau														
Tarvisio	Summerau-Salzburg-Padgastein Seitzthal-Velden a. W.	446	44,90	35,90	18,00	} b) 33,70 c) 31,40	26,90	13,50	1,28	1,62				
Brennero	Summerau-Salzburg	486	48,30	38,60	19,30		29,00	14,50			1,15	1,72		
České Ve'enice														
Gmünd														
Tarvisio	Gmünd-Wien Nordwestbf. Wien Südbf	563	53,60	42,90	21,40	} b) 40,20 c) 37,50	32,20	16,10	1,28	1,92				
Břeclav														
Bernhardtsthal														
Tarvisio	Bernhardtsthal-Wien Ostbf. Wien Südbf	485	48,30	38,60	19,30	} b) 36,20 c) 33,80	29,00	14,50	1,15	1,72				
Brennero	Bernhardtsthal-Wien Ostbf. Wien Westbf-Salzburg	695	61,80	49,40	24,70		46,40	37,10			18,50	1,49	2,23	
						} b) 43,30 c) 43,30	34,60	17,30						

Devínska Nová Ves												
Marchegg												
Tarvisio	Marchegg-Wien Ostbf, Wien Südbf	449	44,90	35,90	18,00	{ b)	33,70	26,90	13,50		1,08	1,62
Brennero	Marchegg-Wien Ostbf, Wien Westbf	659	59,20	47,40	23,70	{ c)	31,40	25,10	12,60			
						{ b)	44,40	35,60	17,80		1,42	2,13
						{ c)	41,40	33,20	16,60			

C) Oplaty za austriackie i szwajcarskie linie tranzytowe

Horní Dvořiště												
Summerau												
Chiasso	Summerau-Salzburg- Buchs (S. G.) - Thalwil 1)	626	57,40	45,90	23,00	{ b)	43,10	34,40	17,30		1,38	2,08
						{ c)	40,20	32,10	16,10			
		326	48,40	33,90	24,20	{ d)	31,60	22,10	15,80		2,00	2,00
						{ e)	29,20	20,40	14,60			
Břeclav												
Bernhardsthal												
Chiasso	Bernhardsthal-Wien Ostbf, Wien Westbf-Salzburg- Buchs (S. G.) - Thalwil 1)	835	69,20	55,40	27,70	{ b)	51,90	41,60	20,80		1,72	2,58
						{ c)	48,40	38,80	19,40			
		326	48,40	33,90	24,20	{ d)	31,60	22,10	15,80		2,00	2,00
						{ e)	29,20	20,40	14,60			
Devínska Nová Ves												
Marchegg												
Chiasso	Marchegg-Wien Ostbf, Wien Westbf-Salzburg- Buchs (S. G.) - Thalwil 1)	799	67,10	53,70	26,80	{ b)	50,30	40,30	20,10		1,65	2,48
						{ c)	47,00	37,60	18,80			
		326	48,40	33,90	24,20	{ d)	31,60	22,10	15,80		2,00	2,00
						{ e)	29,20	20,40	14,60			

D) Oplaty za zachodnio-niemieckie i austriackie linie tranzytowe

Cheb												
Schirnding												
Brennero	Schirnding-München- Kufstein 3	386	54,45	40,80	27,20	{ f)	36,30	27,20	18,15		1,57	3,30
		*	94,20	70,65	47,10	{ g)	27,25	20,40	13,60			
						{ f)	72,60	54,40	36,30			
						{ g)	54,50	40,80	27,20			
		111	12,70	10,10	5,10	{ b)	9,50	7,60	3,80		0,51	0,76
						{ c)	8,90	7,10	3,60			

E) Oplaty za zachodnio-niemieckie, austriackie i szwajcarskie linie tranzytowe

Cheb												
Schirnding												
Chiasso	Schirnding-Donauwörth- Landshut Lindau-St. Margarethen- Zürich 3	472	67,00	50,25	33,50	{ f)	44,70	33,50	22,35		1,89	3,98
		*	113,05	84,80	56,50	{ g)	33,50	25,15	16,75			
						{ f)	80,40	67,00	44,70			
						{ g)	67,00	50,30	33,50			
		24	5,30	4,30	2,10	{ b)	4,50	3,20	1,60		0,37	0,56
						{ c)	3,70	3,00	1,50			
		352	51,00	35,70	25,50	{ d)	31,70	23,20	16,60		2,10	2,10
						{ e)	30,60	21,40	15,30			

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

Poz. 206. Zarządzenie Ministra Kolei z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

Z ważnością od 1 stycznia 1954 wprowadza się w życie Umowę o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

Umowę tę można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie oraz za pośrednictwem wszystkich innych DOKP.

Równocześnie traci ważność Umowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS), obowiązująca od 1 listopada 1951 (Dz. T. i Z. K. z r. 1951 Nr 17, poz. 166) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

MINISTER KOLEI

(—) R. Strzelecki

Poz. 207. Zarządzenie Ministra Kolei z 28 listopada 1953 w sprawie wprowadzenia w życie Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT). (Sp. T. Nr 6).

Z ważnością od 1 stycznia 1954 wprowadza się w życie Jednolitą taryfę tranzytową do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT).

Powyższą taryfę można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie oraz za pośrednictwem wszystkich innych DOKP.

Równocześnie traci ważność Jednolita taryfa tranzytowa na przewóz towarów przez kraje, których koleje uczestniczą w Umowie o przewozie towarów kolejami żelaznymi w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej (MGS), obowiązująca od 1 listopada 1951 (Dz. T. i Z. K. z r. 1951 Nr 17, poz. 167) wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

MINISTER KOLEI

(—) R. Strzelecki

Poz. 208. Zarządzenie Ministra Kolei z 17 grudnia 1953 w sprawie zmiany Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT), obowiązującej od 1 stycznia 1954 (Sp. T. Nr 6).

W Jednolitej taryfie tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w rozdziale VIII. Opłaty dodatkowe, na stronie 17 w wierszu drugim od góry słowa „przy przewozie na odległość do 2500 km” zastępuje się słowami: „przy przewozie na odległość do 250 km”;
- 2) w tablicach odległości tranzytowych kolei Polskiej Rzeczyrospolitej Ludowej w nagłówku i w pierwszej rubryce pionowej przy nazwie stacji PKP: Szczecin Gumieńce kier. Grambow/DR: Grambow skreśla się oznacznik „4)”, na stronie 22 w Uwagach do 3) skreśla się słowa „Tylko dla komunikacji promowej oraz”, następne zaś słowo „dla” zaczyna się od dużej litery; ponadto skreśla się uwagę: „4) Czasowo nieczynna”;
- 3) w tablicach odległości tranzytowych kolei Niemieckiej Republiki Demokratycznej w nagłówku i w pierwszej rubryce pionowej przy nazwie stacji DR: Grambow/PKP: Szczecin Gumieńce kier. Grambow skreśla się oznacznik „1)”;
- 4) w nomenklaturze i klasyfikacji towarów, w rozdziale „A” Alfabetyczny spis towarów:

Nr strony	Nr porządkowy towaru u/p alfabetu polskiego	w rubryce	skreśla się	wpisuje się
35	40	3	31—6	2—6
37	77	3	39—2	35—2
38	109	5	9	1
42	197	5—7	1, 8, 9	9, ład, ład
42	198	5	9	1
46	291	2	458	453
47	304	2	562	462
50	375	7	6	7
54	473	2	36	35
55	495	7	12	14
56	573	2	643	648
58	575	7	9	10
58	561	2	271	201
60	609	2	777	737
68	786	3	33—2	35—2
70	853	7	8	9
72	890	2	886	286
72	805	2	331	311
74	938	2	864	264
76	970	3	33—2	35—2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

MINISTER KOLEI

(—) R. Strzelecki

Poz. 209. Zarządzenie Ministra Kolei z 24 listopada 1953 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz węgla kamiennego, miału z węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego polsko-szwajcarskiego związku kolejowego (Sp. T. Nr 103/1).

W Międzynarodowej taryfie na przewóz węgla kamiennego, miału z węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego polsko-szwajcarskiego związku kolejowego, obowiązującej od 1 lipca 1953 (Dz. T. i Z. K. z 1953 r. Nr 11, poz. 107) wprowadza się następującą zmianę:

W rozdziale D (strona 28) skreśla się stawki przewozowe podane dla stacji Genève — La Praille i zastępuje się stawkami podanymi dla stacji Genève — Cornavin.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 210. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowych:

Polska — Belgia (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 211 z 1951 r.),
Polska — Dania (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 213 z 1951 r.),
Polska — Holandia (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 216 z 1951 r.),
Polska — Luksemburg (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 219 z 1951 r.),
Polska — Szwajcaria (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 222 z 1951 r.),
Polska — Francja (Dz. T. i Z. K. Nr 14, poz. 137 z 1953 r.).

W wyżej podanych zarządzeniach skreśla się specjalne postanowienie dodatkowe:

„Do art. 35 KMT. Deklaracja wartości dostawy. Deklarowanie wartości dostawy nie jest dopuszczalne“.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 211. Zarządzenie Ministra Kolei z 11 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowych przez Odrę Port — Trelleborg:

Polska — Dania (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 214 z 1951 r.),
Polska — Szwecja i Norwegia (Dz. T. i Z. K. Nr 8, poz. 87 z 1951 r.),
Szwecja i Norwegia — Austria (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 227 z 1951 r.),
Szwecja i Norwegia — Bułgaria (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 228 z 1951 r.),
Szwecja, Norwegia i Dania — Czechosłowacja (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 229 z 1951 r.),
Szwecja i Norwegia — Jugosławia (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 230 z 1951 r.),
Szwecja i Norwegia — Rumunia (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 231 z 1951 r.),
Szwecja, Norwegia i Dania — Węgry (Dz. T. i Z. K. Nr 21, poz. 232 z 1951 r.),
Szwecja i Norwegia — Niemcy (NRD) (Dz. T. i Z. K. Nr 19, poz. 245 z 1952 r.).

Wyżej wymienione zarządzenia odnoszące się do komunikacji towarowych przez Odrę Port — Trelleborg oraz wszystkie późniejsze zmiany do nich tracą moc obowiązującą z dniem 31 grudnia 1953.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 212. Zarządzenie Ministra Kolei z 17 grudnia 1953 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Szwecja i Norwegia promem przez Sassnitz Hafen — Trelleborg.

Z ważnością od 1 stycznia 1954

Polskie Koleje Państwowe
Niemieckie Koleje Rzeszy
Szwedzkie Koleje Państwowe
Norweskie Koleje Państwowe

przyjmują w komunikacji pomiędzy Polską a Szwecją i Norwegią drogą morską promem przez Sassnitz Hafen — Trelleborg w tranzycie przez Niemiecką Republikę Demokratyczną przesyłki towarów i zwierząt żywych do bezpośredniego przewozu przez otwarte punkty graniczne na podstawie postanowień

Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z dnia 23 listopada 1933 wraz z Ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 października 1938 z następującymi postanowieniami dodatkowymi:

Do art. 6 KMT — Treść i forma listu przewozowe

Nadawca powinien wskazać w liście przewozowym drogę przewozu przez podanie punktów granicznych zgodnie z wykazem punktów granicznych otwartych dla komunikacji.

Do art. 11 KMT — Termin dostawy

Termin dostawy za przewóz promem pomiędzy Sassnitz Hafen — Trelleborg podwyższa się o 3 dni. Poza tym obowiązują dodatkowe terminy dostawy, ogłoszone w każdym kraju.

Do art. 19 KMT — Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

Do art. 21 KMT — Prawo zmiany umowy o przewóz

Dopuszczalne są tylko zmiany umowy o przewóz dotyczące:

- a) oddania przesyłki z powrotem na stacji nadania,
- b) zatrzymania przesyłki w drodze w kraju nadania albo w kraju przeznaczenia,
- c) wstrzymania wydania przesyłki,
- d) wydania przesyłki:
 - jeżeli przesyłka nie przekroczyła granicy kraju nadania, dowolnemu odbiorcy w tym kraju,
 - w kraju przeznaczenia — odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym albo innej osobie w miejscu przeznaczenia lub w każdym innym miejscu położonym przed albo za stacją przeznaczenia,
- e) odesłania przesyłki z powrotem na stację nadania, jeżeli przesyłka nie przekroczyła granicy kraju nadania.

Wykaz punktów granicznych otwartych dla komunikacji

- 1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:
 - Szczecin Gumieńce kier. Grambow/Grambow
 - Szczecin Gumieńce kier. Rosow/Rosow
 - Kostrzyn/Küstrin Altstadt
 - Słubice/Frankfurt (Oder)
 - Gubin/Guben
 - Zasieki/Forst (Lausitz)
 - Bielawa Dolna/Horka
- 2) Punkt graniczny niemiecko-szwedzki:
 - Sassnitz Hafen/Trelleborg
- 3) Punkty graniczne szwedzko-norweskie:
 - Kornsjö
 - Charlottenberg
 - Storlien
 - Vassijaure

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Poz. 213. Zarządzenie Ministra Kolei z 3 listopada 1953 w sprawie bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią.

Z ważnością od 1 stycznia 1954 wchodzi w życie na Polskich Kolejach Państwowych:

- 1) Umowa dotycząca przewozu towarów pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią,
- 2) Dodatek zawierający postanowienia uzupełniające specjalne dla komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią.

Umowa i Dodatek stanowią załącznik 1 i 2 do niniejszego zarządzenia.

MINISTER KOLEI
(—) R. Strzelecki

Załącznik 1 do zarządzenia Ministra Kolei
z 3 listopada 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 20, poz. 213).

U M O W A

dotycząca przewozu towarów pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią.

Niniejsza Umowa ma zastosowanie do wszystkich przesyłek towarowych nadawanych do przewozu za pośrednimi listami przewozowymi w komunikacji pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią.

Przesyłki te przewozi się wyłącznie liniami należącymi do przedsiębiorstw przewozowych wymienionych na końcu niniejszej Umowy.

Artykuł 1.

Z zastrzeżeniem odchyień wyszczególnionych w art. 2 do 20 niniejszej Umowy obowiązują postanowienia KMT, tytuły I, II i III (rozdziały I i II) i załączników do niej, z wyjątkiem Załączników V, VI i VII wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi do wymienionych artykułów tych tytułów.

Artykuł 2.

Przedmioty wyłączone od przewozu (art. 3 i 4 KMT)

Materiały wymienione w Załączniku I do KMT dopuszcza się do przewozu tylko pod warunkiem uprzedniego uzyskania zgody uczestniczących przedsiębiorstw przewozowych.

Artykuł 3.

Przedmioty dopuszczone do przewozu warunkowo (art. 4 § 1 KMT)

1. Materiały zagrażające wybuchem i samozapalne dopuszcza się do przewozu tylko pod warunkiem uprzedniego uzyskania zgody uczestniczących przedsiębiorstw przewozowych.

2. Niżej wyszczególnione przedmioty, jeżeli zachodzi konieczność przeładowania ich w portach, dopuszcza się do przewozu pod szczególnymi warunkami każdorazowo ustalonymi:

towary o długości powyżej 6 metrów (20 stóp angielskich) lub ważące w jednej sztuce powyżej 2000 kg. Jednakowoż mogą być przyjmowane do przewozu bez specjalnej uprzedniej zgody pojazdy na kołach, w stanie ładownym lub próżne, nie wyłączając wozów meblowych oraz wszystkie przedmioty osadzone na kołach, jeżeli ich waga nie przekracza 5.000 kg, lecz pojazdy te lub przedmioty nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

- ogólnej długości 4,87 m = 16 stóp angielskich,
- wysokości bocznej, mierzonej od ziemi 2,28 m = 7,6 stóp angielskich,
- wysokości maksymalnej, mierzonej od ziemi 2,90 m = 9,6 stóp angielskich,
- rozstawu osi 2,28 m = 7,6 stóp angielskich,
- szerokości 2,43 m = 8 stóp angielskich.

Artykuł 4.

Treść i forma listu przewozowego (art. 6 §§ 2 i 6 KMT)

1. Formularze listów przewozowych powinny zawierać oprócz tekstu francuskiego lub niemieckiego albo włoskiego także tekst angielski.

2. Jakkolwiek jednostką wagi „kilogram“ ustaloną w KMT (art. 7 § 5 i art. 29) jest kilogram metryczny, nadawca przy wysyłce ze stacyj brytyjskich powinien podać wagę w jednostkach brytyjskich.

3. Nadawca obowiązany jest podać w liście przewozowym drogę morską, którą przesyłka ma być przewieziona.

Artykuł 5.

Obliczanie przewoźnego — Droga przewozu (art. 10 KMT. Ujednostajnione Postanowienie Dodatkowe 2)

Opłaty za wynajem opon oblicza się oddzielnie za cały przebieg na kontynencie i oddzielnie za przewóz morzem i liniami brytyjskimi.

Artykuł 6.

Termin dostawy (art. 11 KMT)

Przedsiębiorstwa przewozowe ustalają na zasadzie art. 11 § 3 KMT następujące dodatkowe terminy dostawy przewozu morzem:

- dla przesyłek pośpiesznych 8 dni,
- dla przesyłek zwyczajnych 12 dni.

Artykuł 7.

Stan towaru — Opakowanie (art. 12 §§ 6 i 7 KMT)

Obowiązek ciężący na nadawcy stosownie do art. 12 § 6 KMT zaopatrywania przesyłek drobnych w trwałe znaki zewnętrzne, rozszerza się na poszczególne sztuki przesyłek wagonowych załadowanych do wagonów, nie odpowiadających warunkom przewozu promem.

Jako przesyłki wagonowe w sensie art. 12 § 7 uważa się tylko przesyłki wagonowe załadowane do wagonów, odpowiadających warunkom przewozu promem (wagons ferry-boat).

Artykuł 8.

Nadanie do przewozu i załadowanie towarów (art. 14 KMT)

Przedsiębiorstwom przewozowym przysługuje prawo przewożenia towarów przeładowywanych w portach, bądź na pokładzie bądź pod pokładem statku.

Artykuł 9.

Opłacanie kosztów przewozu (art. 17 §§ 1 i 2 KMT)

1. Odbiorca powinien zapłacić wszystkie należności pobierane przez władze celne przy wejściu przesyłki do kraju przeznaczenia oraz wszystkie opłaty, które powstają w związku z odprawą celną w tym kraju.

Nadawca nie jest uprawniony do zamieszczenia oświadczenia odnośnie opłacenia kosztów przewozu, które pociągnęłyby za sobą uiszczenie przez niego samego należności i opłat wymienionych w poprzednim ustępie.

2. Koleje Brytyjskie wykładają należności pobierane przez władze celne przy wejściu przesyłki do Wielkiej Brytanii tylko wówczas, gdy odbiorca zabezpieczył ich zapłatę przez złożenie pewnej sumy lub kaucji bankowej w zarządzie kolejowym danego portu wyladunkowego. W razie niezłożenia zabezpieczenia odbiorca jest obowiązany do uiszczenia sumy tych należności przy odprawie celnej.

Artykuł 10.

Niewłaściwe zastosowanie taryfy (art. 18 § 4 KMT)

Kwoty należne za przewóz morzem i za przebieg liniami brytyjskimi nie podlegają oprocentowaniu.

Artykuł 11.

Zaliczenia i zaliczki w gotowości (art. 19 KMT)

Zaliczenia nie są dopuszczalne.

Artykuł 12.

Prawo zmiany umowy o przewóz (art. 21 § 1 KMT)

Zmiany umowy o przewóz przewidziane pod literami „f) i g)“ nie są dopuszczalne.

Artykuł 13.

Ograniczenie odpowiedzialności za szkody, mogące powstać z pewnych przyczyn (art. 28 KMT)

1. Przedsiębiorstwa przewozowe nie odpowiadają oprócz tego za szkody powstałe z jednej lub kilku niżej wymienionych przyczyn:

— Przewozy morskie:

- a) warunki atmosferyczne (śnieg, deszcz, grad itp.),
- b) działania, niedbalstwo lub błędy kapitanów, marynarzy, pilotów lub pracowników przedsiębiorstwa w czasie prowadzenia statku lub manewrowania nim,
- c) niezdatność statku do żeglugi (w razie braku dowodu, że zachodzi niedbalstwo przedsiębiorstw przewozowych),
- d) pożar i wybuch,
- e) ryzyko, niebezpieczeństwo i nieszczęśliwe wypadki zachodzące z ratury rzeczy w przewozach drogą wodną,
- f) „Act of God“,
- g) zarządzenie kwarantany,
- h) przewóz towarów na pokładzie statków,
- i) ratowanie lub usiłowanie ratowania na morzu życia lub mienia.

— Przewozy brytyjskimi liniami lądowymi:

Przyczyny wymienione wyżej pod literą „f“.

2. Oprócz tego Przedsiębiorstwa przewozowe dokonujące przewozu drogą morską i liniami brytyjskimi nie przyjmują żadnej odpowiedzialności za stratę, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy, jeżeli wartość przedmiotów wymienionych w „Carriers Act — 1830“ (włącznie z dodatkowymi ustawami) przekracza 25 £ za sztukę, a wartość ta nie była ani deklarowana, ani ubezpieczona. Za takie przedmioty uważa się: złoto albo srebro w stanie surowym lub przerobionym, szlachetne kamienie, klejnoty, zegary i inne przyrządy do mierzenia czasu, ozdoby, znaczki pocztowe, mapy geograficzne, rękopisy, papiery wartościowe, malowidła i obrazy, przedmioty pozłacane lub posrebrzane, wyroby ze szkła i porcelany, futra, koronki (z wyjątkiem wykonanych maszynowo).

Artykuł 14.

Oprocentowanie odszkodowania (art. 37 KMT)

W Wielkiej Brytanii nie płaci się odsetek od odszkodowań.

Artykuł 15.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich pracowników (art. 39 KMT)

Przedsiębiorstwa przewozowe nie odpowiadają za działanie, niedbalstwo albo błędy popełnione przez kapitanów, marynarzy, pilotów lub pracowników „Railway Executive“ w czasie prowadzenia statku lub manewrowania nim.

Artykuł 16.

Koleje żelazne, przeciwko którym można wytoczyć powództwo — Właściwość (art. 42 §§ 3 i 5 KMT)

Jeżeli szkoda powstała na statkach lub kolejach brytyjskich, wówczas powództwo można wytoczyć tylko przeciw „Railway Executive“

Artykuł 17.

Waluta, kurs przeliczenia i przyjmowania obcych walut

Kwoty podane we frankach w KMT lub w jej załącznikach uważa się za kwoty wyrażone we frankach złotych o wadze 10/31 gramów i próbie 0,900.

Przedsiębiorstwo przewozowe ustala kursy, według których dokonuje się przeliczenia kosztów przewozu, opłat dodatkowych i innych kosztów, wyrażonych w walutach zagranicznych, które są płacone w walucie krajowej (kurs przeliczenia).

Artykuł 18.

Stosowanie prawa wewnętrznego

W braku odpowiednich postanowień w niniejszej Umowie, mają zastosowanie wewnętrzne ustawy i przepisy dotyczące przewozu w każdym państwie.

Spis przedsiębiorstw przewozowych uczestniczących w niniejszej Umowie.

Uwaga: Odnośnie krajów kontynentalnych niniejszy spis może obejmować tylko te przedsiębiorstwa przewozowe, na liniach których obowiązuje KMT.

(Przedsiębiorstwa przewozowe wyszczególnione są według krajów)

Zarządy kolejowe:

Linie morskie:

Austria
 Belgia (tylko dla przesyłek tranzytowych)
 Czechosłowacja
 Francja
 Holandia
 Jugosławia
 Luksemburg
 Niemcy (Niemieckie Koleje Związkowe)
 Rumunia
 Saara
 Szwajcaria:
 Szwajcarskie Koleje Związkowe (SBB — CFF)
 Kolej alpejsko — berneńska (BLS)
 Kolej Bern — Neuchatel (BN)
 Kolej Emmenthal — Burgdorf — Thun

Hoek van Holland — Harwich
 Rotterdam — Harwich
 Anvers — Harwich
 Zeebrugge — Harwich
 Ostende — Dover
 Dunkerque — Dover
 Calais — Dover
 Dieppe — Newhaven
 Boulogne — Folkestone
 Le Havre — Southampton
 Saint Malo — Southampton

Węgry
 Wielka Brytania
 Włochy
 Wolne Miasto Triest

Załącznik 2 do zarządzenia Ministra Kolei
z 3 listopada 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 20, poz. 213).

D O D A T E K

zawierający postanowienia uzupełniające specjalne dla komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Wielką Brytanią przez:

1. porty holenderskie, tranzytem przez:
 - a) Niemcy i Holandię,
 - b) Czechosłowację, Niemcy i Holandię.
2. porty belgijskie, tranzytem przez:
 - a) Niemcy i Belgię,
 - b) Czechosłowację, Niemcy i Belgię.

Z ważnością od 1 stycznia 1954

przyjmuje się towary do bezpośredniego przewozu w wyżej wymienionych relacjach liniami żeglugi przez otwarte dla ruchu punkty graniczne na warunkach Umowy dotyczącej przewozu towarów pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią z zastrzeżeniem przestrzegania następujących specjalnych postanowień dodatkowych:

Artykuł 9 (Umowy Kontynent — Wielka Brytania) i artykuł 17 (KMT). Opłacanie kosztów przewozu

Dopuszcza się dowolność opłacania kosztów przewozu przez nadawcę lub odbiorcę w obu kierunkach przewozowych wszystkimi otwartymi dla komunikacji drogami przewozowymi.

Artykuł 11 (Umowy Kontynent — Wielka Brytania) i artykuł 19 (KMT). Zaliczenia i zaliczki w gotówce

Zaliczenia nie są dopuszczalne.

Poza tym przy przewozie przesyłek przez linie kolejowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej (podane w wykazie linii żeglugi i punktów granicznych otwartych dla komunikacji pod 1 a) i 2 a) obowiązują jeszcze następujące warunki dodatkowe:

Artykuł 4 (Umowy Kontynent — Wielka Brytania) i artykuł 6 (KMT). Treść i forma listu przewozowego

Nadawca obowiązany jest podać w liście przewozowym drogę przewozu przez podanie punktów granicznych otwartych dla komunikacji.

Wykaz linii żeglugi i punktów granicznych otwartych dla komunikacji pomiędzy Polską a Wielką Brytanią:

1. przez porty holenderskie:

Linie żeglugi:
Hoek van Holland/Harwich,
Rotterdam/Harwich*)

a) w tranzycie przez Niemcy i Holandię:

- 1) punkty graniczne pol-ko-niemieckie:
Słubice/Frankfurt (Oder),
Zasieki/Forst (Lausitz),
- 2) punkty graniczne niemiecko-holenderskie:
Bentheim/Oldenzaal,
Kaldenkirchen/Venlo,

b) w tranzycie przez Czechosłowację, Niemcy i Holandię:

- 1) punkty graniczne polsko-czechosłowackie:
Międzylesie/Lichkov,
Chałupki/Vrbice,
Zebrzydowice/Petrovice u Bohumina,
- 2) punkt graniczny czechosłowacko-niemiecki:
Cheb/Schirnding,
- 3) punkty graniczne niemiecko-holenderskie:
Bentheim/Oldenzaal,
Kaldenkirchen/Venlo.

*) = W komunikacji do Wielkiej Brytanii linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych całowagonowych.

W komunikacji z Wielką Brytanią linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych wagonowych i drobnicowych oraz dla przesyłek pośpiesznych (wagonowych).

2. przez porty belgijskie:

Linie żeglugi:

Anvers — Harwich

Zeebrugge — Harwich**)

Ostende — Dover

a) w transzycie przez Niemcy i Belgię:

1) punkty graniczne polsko-niemieckie:

Słubice/Frankfurt (Oder),

Zasiek/Forst (Lausitz),

2) punkty graniczne niemiecko-belgijskie:

Aachen Süd/Montzen,

Aachen West/Montzen,

b) w transzycie przez Czechosłowację, Niemcy i Belgię:

1) punkty graniczne polsko-czechosłowackie:

Międzylesie/Lichkov,

Chałupki/Vrbice,

Zebrzydowice/Petrovice u Bohumina,

2) punkt graniczny czechosłowacko-niemiecki:

Cheb/Schirnding,

3) punkty graniczne niemiecko-belgijskie:

Aachen Süd/Montzen,

Aachen West/Montzen.

Postanowienia o odprawie

Odprawa przesyłek odbywa się bezpośrednio w obu kierunkach.

***) = Linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek w wagonach promowych (wagons ferry-boat).

Poz. 214. Zarządzenie Ministra Kolei z 4 grudnia 1953 w sprawie odchyień od niektórych postanowień „Przepisów bocznicowych“ dla bocznic kopalnianych węgla, koksowni (prażalni), brykietowni oraz rudy cynkowej i ołowianej.

Na podstawie § 1 ust. 2 Przepisów o przewozie przesyłek przy korzystaniu z bocznic kolejowych (zał. Nr 4 do art. 27, ust. 1, pkt 3) do Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami — Dz. T. i Z. K. z r. 1953 Nr 17, poz. 157) zarządza się — w porozumieniu z Ministrem Górnictwa — co następuje:

Ustala się dla bocznic kopalnianych węgla, koksowni (prażalni), brykietowni oraz rudy cynkowej i ołowianej następujące odchylenia od Przepisów bocznicowych:

1) do § 15 ust. 1: „Na kopalniach węgla, rudy cynkowej i ołowianej oraz na koksowniach (prażalniach) i brykietowniach stosuje się zamawianie wagonów tonażowo w jednostkach 10-tonowych na poszczególne okresy doby“.

2) do § 15 ust. 2: „Kopalnie węgla, rudy cynkowej i ołowianej oraz koksoownie (prażalnie) i brykietownie mogą bez uzyskania zgody stacji obsługującej użyć do załadowania węglarki wyładowane lub będące w zapasie w ilości nie większej, niż po jednej węglarce na każdy punkt załadowczy na sortowni dla częściowego załadowania wagonów pozostałościami węgla w końcu okresu danej zmiany. O użyciu wagonów dla powyższego celu powiadamiają one natychmiast stację obsługującą, przy czym wagony takie uważa się za podstawione z rozpoczęciem się nowego okresu załadowczego.“

Kopalnie, koksoownie (prażalnie) i brykietownie, zamawiające węglarki na dwa, trzy lub cztery okresy, mogą przy końcu pierwszego, drugiego lub trzeciego okresu ładować węglarki o jedną godzinę wcześniej od rozpoczęcia się okresu, na który są przeznaczone do załadowania“.

3) do § 16: „Wagony przeznaczone do załadowania węgla, koksu, brykietów, rudy cynkowej i ołowianej powinny być podstawione przed rozpoczęciem się okresu, na który zostały zamówione.“

W razie trudności podstawienia całej ilości zamówionych wagonów przed rozpoczęciem się okresu, wagony uważa się za podstawione w terminie, jeżeli całość załadowania została zabezpieczona przez podstawienie takiej ilości wagonów w czasie trwania okresu, jaka przypada procentowo na każdą godzinę danego okresu.

Przy takiej stopniowej obsłudze kopalń, koksowni (prażalni) i brykietowni, ostatnia grupa zamówionych wagonów na dany okres doby powinna być podstawiona najpóźniej na dwie godziny przed upływem tego okresu.

W poszczególnych przypadkach uzasadnionych miejscowymi warunkami, kolej powinna zabezpieczyć podstawienie ostatniej grupy wagonów w terminie uzgodnionym pomiędzy Przemysłem Węglowym a PKP“.

4) do § 25 ust. 2 pkt 2): „Przy podstawianiu wagonów do załadowania węgla, koksu i brykietów oraz rudy cynkowej i ołowianej przed danym okresem, na który były zamówione, bieg terminu wolnego od kar umownych za przetrzymanie wagonów liczy się od rozpoczęcia tego okresu“.

5) do § 25 ust. 2 pkt 3): „Jeżeli kopalnie węgla, rudy cynkowej i ołowianej, koksownie (prażalnie) i brykietownie użyją węglarek po wyładowaniu do załadowania, bez uzyskania zgody stacji obsługującej, bieg terminu wolnego od kar umownych za przetrzymanie wagonów liczy się od chwili ukończenia wyładowania. W przypadku przydzielenia przez stację węglarek do załadowania po wyładowaniu podstawionych wagonów ładownych, termin wolny od kar za przetrzymanie liczy się od rozpoczęcia najbliższego okresu, na który węglarki zostały zamówione.

Dla pozostałych rodzajów wagonów pozostaje w mocy postanowienie § 25 ust. 1 pkt 3).“

6) do § 25 ust. 3): „Termin wolny od kar umownych za przetrzymanie wagonów na kopalniach węgla, rudy cynkowej i ołowianej oraz na koksowniach (prażalniach) i brykietowniach wynosi 6 godzin i uważa się go za zachowany, jeżeli wagony są gotowe do zabrania najpóźniej przy najbliższej planowej obsłudze bocznicą lub wcześniejszej dodatkowej, dokonywanej po upływie 6-godzinnego terminu na załadowanie wagonów.

Dla węglarek podstawionych na kopalnie, koksownie (prażalnie) i brykietownie do załadowania węgla, rudy cynkowej i ołowianej oraz koksu i brykietów zgodnie z odchyleniem do § 16, bieg terminu wolnego od kar umownych za przetrzymanie wagonów upływa z chwilą zakończenia okresu, w którym były podstawione.

W razie braku wagonów na pokrycie zamówienia na początku okresu i zatrzymania niezbędnej ilości węglarek z poprzedniego okresu dla utrzymania ciągłości produkcji, bieg terminu wolnego od kary za przetrzymanie dla węglarek zatrzymanych na następny okres liczy się z chwilą rozpoczęcia tego okresu.

Ilość zatrzymanych węglarek nie powinna przekraczać 20% ogólnej ilości zamówionych na dany okres węglarek stosownie do uzgodnienia pomiędzy Przemysłem Węglowym a PKP“.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

MINISTER KOLEI
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Poz. 215. Zarządzenie Ministra Kolei z 30 listopada 1953 w sprawie terminów dostawy przesyłek towarowych przewożonych koleją.

Na podstawie art. 32 ust. 6 Dekretu z dnia 24 grudnia 1952 o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7) wprowadza się następujące dodatkowe terminy dostawy do obowiązujących terminów dostawy przesyłek towarowych przewożonych koleją:

Przy przejściu przesyłek towarowych przez stacje: Bielsko, Czechowice Miasto, Gliwice, Opole Główne, Oświęcim, Stalinogród, Sosnowiec Główny, Sosnowiec Południowy, Szczakowa, Tarnowskie Góry oraz dla przesyłek towarowych nadawanych z tych stacyj i przeznaczonych do tych stacyj ustala się następujące dodatkowe terminy dostawy:

dla przesyłek zwyczajnych	2 dni,
dla przesyłek pośpiesznych	1 dzień

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1954.

MINISTER KOLEI
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

OBWIESZCZENIA

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

Z dniem 1 stycznia 1954 wprowadza się w życie nowy Wykaz zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe przy przejazdach kolejami państwowymi.

Wykaz ten zawiera:

Część I. Wykaz zakładów naukowych, których wychowankom przysługują ulgi taryfowe w pełnym zakresie (§§ 18 i 27 Załącznika I do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej PKP, Część II).

Część II. Wykaz szkół dla pracujących i dla dorosłych oraz kursów, których słuchaczom przysługuje prawo do korzystania tylko z biletów odcinkowych miesięcznych szkolnych (§ 27 Załącznika I do Taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej PKP, Część II).

Wykaz ten ukaże się w oddzielnym wydaniu.

Z chwilą wejścia w życie tego Wykazu traci ważność dotychczasowy Wykaz zakładów naukowych (Dz. T. i Z. K. Nr 18 z 1952 r. obw. 1) wraz z późniejszymi zmianami.

2. 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 Szczecinie zarządził:
 - a) z dniem 1 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Wałcz Raduń,
 - b) z dniem 3 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Węgorzyno,
 - c) na okres od 15 do 24 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Bierzwnik,
 - d) z dniem 18 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Rymań,
 - e) z dniem 21 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Gryfice Wąsk.,
 - f) z dniem 3 grudnia 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Wałcz,
 - g) z dniem 13 grudnia 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Odra Port;
 - 2) Dyrektor OKP w Krakowie zarządził z dniem 23 listopada 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Kraków Główny Towarowy;
 - 3) Dyrektor OKP w Stalinogrodzie zarządził z dniem 17 grudnia 1953 podwyższenie opłaty do dwukrotnej wysokości za przetrzymanie wagonów na st. Kochłowice.
- 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 we Wrocławiu z 12 listopada i 5 grudnia 1953, dotyczące st. Jaworzyna Śląska;
 - 2) Dyrektora OKP w Gdańsku z 12 listopada 1953, dotyczące st. Malbork;
 - 3) Dyrektora OKP w Poznaniu z 13 listopada 1953, dotyczące stacyj Opalenica i Witaszyce;
 - 4) Dyrektora OKP w Gdańsku z 13 listopada 1953, dotyczące st. Nakło nad Notecią;
 - 5) Dyrektora OKP w Lublinie z 14 listopada oraz 8 i 14 grudnia 1953, dotyczące st. Jastrząb;
 - 6) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 14 listopada 1953, dotyczące st. Jawor;
 - 7) Dyrektora OKP w Szczecinie z 14 listopada 1953, dotyczące st. Bierzwnik;
 - 8) Dyrektora OKP w Gdańsku z 14 listopada 1953, dotyczące stacyj Kruszwica i Melno;
 - 9) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 16 listopada 1953, dotyczące st. Otmuchów;
 - 10) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 17 listopada 1953, dotyczące stacyj Jaworzno i Wieszowa;
 - 11) Dyrektora OKP w Łodzi z 17 listopada 1953, dotyczące st. Opatówek;
 - 12) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 20 listopada 1953, dotyczące stacyj Grodziec i Bobrek;
 - 13) Dyrektora OKP we Wrocławiu z 20 listopada 1953, dotyczące st. Pszenno;
 - 14) Dyrektora OKP w Łodzi z 20 listopada 1953, dotyczące st. Blachownia;
 - 15) Dyrektora OKP w Krakowie z 22 listopada 1953, dotyczące szlaku Horyniec Zdrój — Werchrata;
 - 16) Dyrektora OKP w Krakowie z 23 listopada 1953, dotyczące st. Bochnia;
 - 17) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 24 listopada 1953, dotyczące st. Bytom;
 - 18) Dyrektora OKP w Łodzi z 24 listopada 1953, dotyczące st. Częstochowa Towarowa;
 - 19) Dyrektora OKP w Warszawie z 25 listopada 1953, dotyczące st. Piaseczno;
 - 20) Dyrektora OKP w Łodzi z 25 listopada 1953, dotyczące st. Częstochowa Stradom;
 - 21) Dyrektora OKP w Krakowie z 26 listopada 1953, dotyczące stacyj Kraków Bonarka i Ustrzyki Dolne;
 - 22) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 28 listopada 1953, dotyczące st. Nowy Bytom Towarowy;
 - 23) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 30 listopada i 3 grudnia 1953, dotyczące st. Wodzisław Śląski;
 - 24) Dyrektora OKP w Krakowie z 2 grudnia 1953, dotyczące stacyj Kraków Bonarka i Wieliczka;
 - 25) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 14 grudnia 1953, dotyczące st. Chorzów Batory;
 - 26) Dyrektora OKP w Szczecinie z 14 grudnia 1953, dotyczące st. Szczecin Port Centralny.
- 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 — następujące zarządzenia:
- 1) Dyrektora OKP w Krakowie z 12 i 14 listopada 1953, dotyczące st. Tarnów Fabryczny;
 - 2) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 16 i 28 listopada oraz 8 grudnia 1953, dotyczące st. Grodziec;
 - 3) Dyrektora OKP w Lublinie z 18 listopada 1953, dotyczące st. Jastrząb;
 - 4) Dyrektora OKP w Krakowie z 19 listopada 1953, dotyczące st. Radziszów;

- 5) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 24 i 30 listopada 1953, dotyczące st. Tychy;
- 6) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 9 grudnia 1953, dotyczące st. Radlin Śląski;
- 7) Dyrektora OKP w Stalinogrodzie z 9 grudnia 1953, dotyczące st. Zabrze Wschodnie.

MINISTER KOLEI
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

3. Odwołanie zarządzeń DOKP

- 1) Dyrekcja OKP w Poznaniu odwołała z dniem 10 listopada 1953 zarządzenia swe z 31 października 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 19, obw. 2 A, pkt 1 b) i c);
- 2) Dyrekcja OKP w Krakowie odwołała z dniem 16 listopada 1953 zarządzenie swe z 17 września 1953 (Dz. T. i Z. K. Nr 17, obw. 3 C, pkt 6);
- 3) Dyrekcja OKP w Krakowie odwołała z dniem 24 listopada 1953 zarządzenie swe z 22 listopada 1953 (obw. 2 B, pkt 15).

Część A i B

KOMUNIKACJA KOLEJOWA I DROGOWA

Poz. 216. Zarządzenie Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z 8 grudnia 1953 w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego przez transport samochodowy.

§ 1.

Stosownie do Uchwały Nr 323 Prezydium Rządu z dnia 26 kwietnia 1952 w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy (Monitor Polski Nr A-38, poz. 555), przewóz przesyłek wagonowych pomiędzy stacjami, położonymi na odcinku: wszystkie stacje węzła wrocławskiego (wł.) — Boreczek (wł.) przejmuje Państwowa Komunikacja Samochodowa.

§ 2.

Wyjątek od zasad przewidzianych w § 1 stanowią: przesyłki, których przewóz samochodami z uwagi na długość, ciężar, rozmiar i inne szczególne właściwości jest niemożliwy, przesyłki nadawane na st. Wrocław Soltysowice przez Młyn Sułkowice oraz wysyłane do st. Wrocław Soltysowice dla Miyna Sułkowice, a także przesyłki służbowe i gospodarcze PKP oraz wojskowe.

Przewozu tych przesyłek dokonywać będą nadal Polskie Koleje Państwowe.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO
(—) Rustecki

MINISTER KOLEI
wz. (—) J. Popielas
Podsekretarz Stanu

Część C

KOMUNIKACJA WODNA ŚRÓDLĄDOWA

Poz. 217. Zarządzenie Nr 305 Ministra Żeglugi z dnia 26 listopada 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:

L. p.	Nazwa towaru i poz. kt.	Pomiędzy portami	Stawka gr za 100 kg	Stacja nadania
90.	Cukier buraczany — kryształ biały i mączka z poz. 444 b) kt.	Toruń Nadbrzezie — Gdańsk Nowy Port	581	Unisław Pomorski
91.	Rudy rodzime i prażone poz. 241 a) kt.	Poznań Garbary — Szczecin Gołęcino	76	Maczki

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od 23 listopada 1953.

MINISTER ŻEGLUGI
wz. (—) S. Bukowski

Poz. 218. Zarządzenie Nr 306 Ministra Żeglugi z dnia 2 grudnia 1953 w sprawie Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej.

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

L. p.	Nazwa towaru i poz. kt.	Pomiędzy portami	Stawka gr za 100 kg	Stacja przeznaczenia
92.	Celuloza poz. 1002 kt.	Gdańsk Nowy Port — Bydgoszcz Kapuściska	115	Sochaczew
93.	„	„	118	Tomaszów Mazowiecki

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od 2 grudnia 1953.

MINISTER ŻEGLUGI
wz. (—) S. Bukowski

ZAWIADOMIENIE

UWAGA ABONENCI!

P. P. Wytwórnia Biletów Kolejowych, Zakład Nr 1 w Warszawie Żoliborz, ul. Felińskiego 2 zawiadamia, że przyjmuje prenumeratę na Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych na r. 1954.

Prenumerata roczna wynosi 20 zł, półroczna 10 zł, kwartalna 5 zł.

Należność należy wpłacać z góry na konto Wytwórni Nr 42-110-40, NBP Warszawa Żoliborz.

O wpłaconej kwocie uprasza się pisemnie powiadomić Wytwórnię z podaniem Nr przelewu oraz za jaki okres wpłacono.

Ponadto uprasza się podać dokładne brzmienie firmy, pocztę (Nr skrytki pocztowej), miejscowość, ulicę i Nr domu.

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 Żoliborz, ul. Felińskiego 2, tel. miejski 90201, wewn. 53-27, konto N B P Oddział Warszawa Żoliborz Nr 42-110-40.

WBK Nr 2 — 1826/53 — XII. 53 — M-4-34970 — pap.
dr. drz. 60 gr. 61×86 — 11.500 egz.