



# DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Warszawa, 28 lutego 1956

Nr 3

Poz. 10-23

## T R E Ś Ć :

### DZIAŁ URZĘDOWY

#### C z ę ś ć A

#### Komunikacja kolejowa

#### Zarządzenia Ministra Kolei:

**Poz. 10** — z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy Międzynarodowej na przewóz osób i bagażu kolejami (TIV). (ZR 20).

**Poz. 11** — z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz osób i bagażu między:

I. Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Jugosławią, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Warnemünde — Gedser względnie Sassnitz Hafen — Trelleborg

II. a) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią i Jugosławią z drugiej strony,

b) Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Bułgarią z drugiej strony w tranzycie przez Jugosławię — Austrię względnie Jugosławię — Węgry,

c) Bułgarią a Węgrami w tranzycie przez Jugosławię.

**Poz. 12** — z 15 lutego 1956 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i psów między Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony, obowiązującej od dnia 1 listopada 1955 (Sp. T. Nr 206).

**Poz. 13** — z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Ujednolajnionego Regulaminu dotyczącego międzynarodowego przewozu przesyłek ekspresowych (TIEx). (ZR 22).

**Poz. 14** — z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz przesyłek ekspresowych między:

I. Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Jugosławią, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Warnemünde — Gedser względnie Sassnitz Hafen — Trelleborg

II. a) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią i Jugosławią z drugiej strony,

b) Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Bułgarią z drugiej strony w tranzycie przez Jugosławię — Austrię względnie Jugosławię — Węgry,

c) Bułgarią a Węgrami w tranzycie przez Jugosławię.

**Poz. 15** — z 27 stycznia 1956 w sprawie zmiany Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT), obowiązującej od 1 stycznia 1956 (Sp. T. Nr 6).

**Poz. 16** — z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy Międzynarodowej na przewóz towarów kolejami (TIM). (ZR 15).

**Poz. 17** — z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowych:

Polska — Austria, Belgia, Bułgaria, Dania, Francja, Grecja, Holandia, Jugosławią, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Szwajcaria, Szwecja i Norwegia, Turcja, Węgry, Włochy

Szwecja i Norwegia — Austria, Bułgaria, Czechosłowacja, Jugosławią, Węgry.

**Poz. 18** — z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Wielka Brytania.

**Poz. 19** — z 15 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Niemcy Zachodnie dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.

**Poz. 20** — z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Wielka Brytania dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.

**Poz. 21 i 22** — z 15 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Szwajcaria i Polska — Włochy dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.

**Poz. 23.** Obwieszczenie Ministerstwa Kolei z 10 lutego 1956 w sprawie opłat za utrzymanie bieżące wagonów w należyłym stanie technicznym, zgodnie z przepisami obowiązującymi na kolei, wykonywane przez PKP na koszt włączającego.

**Kursy przeliczenia walut zagranicznych.**

### DZIAŁ URZĘDOWY

#### C z ę ś ć A

#### Komunikacja kolejowa

**Poz. 10.** Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy Międzynarodowej na przewóz osób i bagażu kolejami (TIV). (ZR 20).

Z ważnością od 1 marca 1956 wprowadza się w życie nową oddzielnie wydaną Taryfę Międzynarodową na przewóz osób i bagażu kolejami (TIV), zawierającą przedruk Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z 25 października 1952 wraz z Ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi.

Taryfę tę można nabyć w Składnicach Wydawnictw wszystkich DOKP.

Równocześnie traci moc Taryfa Międzynarodowa na przewóz osób i bagażu kolejami żelaznymi (TMO), obowiązująca od 1 października 1938 (Dz. T. i Z. K. z r. 1938 Nr 41, poz. 530) wraz z późniejszymi zmianami.

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 11. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz osób i bagażu między:**

**I**

Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Jugosławią, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Warnemünde — Gedser względnie Sassnitz Hafen — Trelleborg

**II**

- a) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią i Jugosławią z drugiej strony,
- b) Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Bułgarią z drugiej strony w tranzycie przez Jugosławię — Austrię względnie Jugosławię — Węgry,
- c) Bułgarią i Węgrami w tranzycie przez Jugosławię.

Wprowadza się w życie oddzielnie wydaną wyżej wymienioną taryfę, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

Taryfę tę można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (Zarząd Przewozów) w Warszawie lub za pośrednictwem innych DOKP.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1956. Równocześnie tracą moc postanowienia i opłaty, dotyczące przewozu osób i bagażu, zawarte w Międzynarodowej taryfie na bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w komunikacji środkowoeuropejsko-północnej i środkowoeuropejskiej (Sp. T. Nr 231).

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 12. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie zmiany Międzynarodowej taryfy na przewóz osób, bagażu i psów między Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Europą Zachodnią z drugiej strony, obowiązującej od dnia 1 listopada 1955 (Sp. T. Nr 206).**

Do powyższej taryfy wprowadza się zmiany, zawarte w oddzielnie wydanym Dodatku 1, stanowiącym załącznik do niniejszego zarządzenia.

Dodatek ten można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (Zarząd Przewozów) w Warszawie lub za pośrednictwem innych DOKP po cenie wskazanej w tym Dodatku.  
Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1956.

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 13. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Ujednostajnionego Regulaminu dotyczącego międzynarodowego przewozu przesyłek ekspresowych (TIEEx) (ZR 22).**

Z ważnością od 1 marca 1956 wprowadza się w życie nowy oddzielnie wydany Ujednostajniony Regulamin dotyczący międzynarodowego przewozu przesyłek ekspresowych (TIEEx).

Regulamin ten można nabyć w Składnicach Wydawnictw wszystkich DOKP.

Równocześnie traci moc Ujednostajniony Regulamin dla międzynarodowego przewozu przesyłek ekspresowych kolejami żelaznymi (RME) — (Dz. T. i Z. K. z r. 1950 Nr 35, poz. 291).

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski

**Poz. 14. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Międzynarodowej taryfy na bezpośredni przewóz przesyłek ekspresowych między:**

### I

Polską, Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Jugosławią, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Danią, Norwegią i Szwecją z drugiej strony przez Warnemünde — Gedser względnie Sassnitz Hafen — Trelleborg

### II

- a) Polską, Bułgarią, Czechosłowacją, Niemiecką Republiką Demokratyczną, Rumunią i Węgrami z jednej strony a Austrią i Jugosławią z drugiej strony,
- b) Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną z jednej strony a Bułgarią z drugiej strony w tranzycie przez Jugosławię — Austrię względnie Jugosławię — Węgry,
- c) Bułgarią a Węgrami w tranzycie przez Jugosławię.

Wprowadza się w życie oddzielnie wydaną wyżej wymienioną taryfę, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

Taryfę tę można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (Zarząd Przewozów) w Warszawie lub za pośrednictwem innych DOKP.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1956. Równocześnie tracą moc postanowienia i opłaty, dotyczące przewozu przesyłek ekspresowych, zawarte w Międzynarodowej taryfie na bezpośredni przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w komunikacji środkowoeuropejsko-północnej i środkowoeuropejskiej (Sp. T. Nr 231).

Z up. MINISTRA KOLEI

inż. St. Batkowski

Dyrektor Departamentu

**Poz. 15. Zarządzenie Ministra Kolei z 27 stycznia 1956 w sprawie zmiany Jednolitej taryfy tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT), obowiązującej od 1 stycznia 1956 (Sp. T. Nr 6).**

W Jednolitej taryfie tranzytowej do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (ETT) w rozdziale VIII w § 6 (na str. 19) w nagłówku „Tabeli opłat (w rublach) za ochładzanie wagonów na kolejach ZSRR“ po słowach „na kolejach ZSRR“ dodaje się słowa „i Mongolskiej Republiki Ludowej“, a pod tą tabelą słowa „na kolejach ZSRR i Chińskiej Republiki Ludowej“ zastępuje się słowami „na kolejach ZSRR, Chińskiej Republiki Ludowej i Mongolskiej Republiki Ludowej“.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1956.

Z up. MINISTRA KOLEI

inż. St. Batkowski

Dyrektor Departamentu

**Poz. 16. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie wprowadzenia w życie Taryfy Międzynarodowej na przewóz towarów kolejami (TIM). (ZR 15).**

Z ważnością od 1 marca 1956 wprowadza się w życie nową oddzielnie wydaną Taryfę Międzynarodową na przewóz towarów kolejami (TIM) — Zeszyt 1 i Zeszyt 2.

Zeszyt 1 zawiera przedruk Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 (z wyjątkiem Załącznika I) wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi.

Zeszyt 2 zawiera przedruk Załącznika I do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 p.t. „Przepisy dotyczące materiałów i przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo — RID“.

Taryfę tę można nabyć w Składnicach Wydawnictw wszystkich DOKP.

Równocześnie traci moc Taryfa Międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznymi (TMT), obowiązująca od 1 października 1938 (Dz. T. i Z. K. z r. 1938 Nr 41, poz. 531) wraz z późniejszymi zmianami.

Z up. MINISTRA KOLEI

inż. St. Batkowski

Dyrektor Departamentu

**Poz. 17. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowych:**

- Polska — Austria
- Polska — Belgia
- Polska — Bułgaria w tranzycie przez Czechosłowację — Węgry — Jugosławię
- Polska — Dania
- Polska — Francja
- Polska — Grecja
- Polska — Holandia
- Polska — Jugosławia
- Polska — Luksemburg
- Polska — Niemcy Zachodnie
- Polska — Szwajcaria
- Polska — Szwecja i Norwegia promem przez Sassnitz Hafen — Trelleborg
- Polska — Turcja
- Polska — Węgry w tranzycie przez Czechosłowację — Austrię
- Polska — Włochy
- Szwecja i Norwegia — Austria promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę
- Szwecja i Norwegia — Bułgaria promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę
- Szwecja i Norwegia — Czechosłowacja promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę
- Szwecja i Norwegia — Jugosławia promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę
- Szwecja i Norwegia — Węgry promem przez Trelleborg — Sassnitz Hafen w tranzycie przez Polskę.

W zarządzeniu Ministra Kolei z 2 sierpnia 1955 w sprawie powyższych komunikacji (Dz. T. i Z. K. Nr 18, poz. 108—121, 123 i 126—130) wprowadza się zmiany następujące:

- 1) słowa „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z 23 listopada 1933 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 października 1938“ zastępuje się słowami „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956“;
  - 2) oznaczenie „KMT“ zastępuje się oznaczeniem „CIM“.
- Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1956.

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 18. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Wielka Brytania.**

Z ważnością od 1 marca 1956

- Polskie Koleje Państwowe
- Czechosłowackie Koleje Państwowe
- Niemiecka Kolej Rzeszy
- Niemiecka Kolej Związkowa
- Towarzystwo Narodowe Kolei Belgijskich
- Koleje Holenderskie
- Koleje Brytyjskie

przyjmują w komunikacji pomiędzy Polską a Wielką Brytanią przez:

1. porty holenderskie, tranzytem przez:
  - a) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Holandię,
  - b) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Holandię;
2. porty belgijskie, tranzytem przez:
  - a) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię,
  - b) Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię

przesyłki do bezpośredniego przewozu liniami żeglugi przez otwarte punkty graniczne na zasadzie:

- a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednolajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956 oraz
- b) następujących specjalnych postanowień dodatkowych:

**Do art. 11 CIM. Termin dostawy.**

Termin dostawy — z powodu przewozu morzem pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią — podwyższa się:

- przy przesyłkach pośpiesznych o 8 dni,
- przy przesyłkach zwyczajnych o 12 dni.

**Do art. 19 CIM. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.**

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

**Wykaz linii żeglugi i punktów granicznych otwartych dla komunikacji.**

1. przez porty holenderskie:
  - linie żeglugi:
    - Hoek van Holland / Harwich
    - Rotterdam / Harwich \*)
  - a) w tranzyście przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową)—Holandię:
    - 1) punkty graniczne polsko-niemieckie:
      - Ślubice / Frankfurt (Oder)
      - Zasięki / Forst (Lausitz)
    - 2) punkty graniczne niemiecko-holenderskie:
      - Bentheim / Oldenzaal
      - Kaldenkirchen / Venlo
  - b) w tranzyście przez Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Holandię:
    - 1) punkty graniczne polsko-czechosłowackie:
      - Międzyłesie / Lichkov
      - Chałupki / Vrbice
      - Zebrzydowice / Petrovice u Karvine
    - 2) punkt graniczny czechosłowacko-niemiecki:
      - Cheb / Schirnding
    - 3) punkty graniczne niemiecko-holenderskie:
      - Bentheim / Oldenzaal
      - Kaldenkirchen / Venlo
2. przez porty belgijskie:
  - linie żeglugi:
    - Anvers / Harwich
    - Zeebrugge / Harwich \*\*)
    - Ostende / Dover
  - a) w tranzyście przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię:
    - 1) punkty graniczne polsko-niemieckie:
      - Ślubice / Frankfurt (Oder)
      - Zasięki / Forst (Lausitz)
    - 2) punkty graniczne niemiecko-belgijskie:
      - Aachen Süd / Montzen
      - Aachen West / Montzen
  - b) w tranzyście przez Czechosłowację — Niemcy (Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię:
    - 1) punkty graniczne polsko-czechosłowackie:
      - Międzyłesie / Lichkov
      - Chałupki / Vrbice
      - Zebrzydowice / Petrovice u Karvine
    - 2) punkt graniczny czechosłowacko-niemiecki:
      - Cheb / Schirnding
    - 3) punkty graniczne niemiecko-belgijskie:
      - Aachen Süd / Montzen
      - Aachen West / Montzen

Równocześnie traci moc zarządzenie ogłoszone w Dz. T. i Z. K. z r. 1955 Nr 18, poz. 122.

\*) W komunikacji do Wielkiej Brytanii linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych wagonowych.

W komunikacji z Wielkiej Brytanii linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych wagonowych i drobnicowych oraz dla przesyłek pośpiesznych wagonowych.

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

**Poz. 19. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Niemcy Zachodnie dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.**

W zarządzeniu Ministra Kolei z 2 sierpnia 1955 w sprawie powyższej komunikacji (Dz. T. i Z. K. Nr 18, poz. 124) wprowadza się zmiany następujące:

- 1) słowa „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (KMT) z 23 listopada 1933 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 października 1938“ zastępuje się słowami „Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956“;
- 2) oznaczenie „KMT“ zastępuje się oznaczeniem „CIM“;
- 3) w specjalnym postanowieniu dodatkowym do art. 6 CIM dodaje się następujące nazwy polskich stacji, które dokonują przeekspediowania:  
Szczecin Gumieńce (koło punktu granicznego Szczecin Gumieńce / Grambow)  
Szczecin Gumieńce (koło punktu granicznego Szczecin Gumieńce / Rosow)  
Kostrzyn (koło punktu granicznego Kostrzyn / Kietz);
- 4) w specjalnym postanowieniu dodatkowym do art. 6 CIM skreśla się ust. 4 (zaczynający się od słów „Jeżeli dane . . .“);
- 5) w specjalnym postanowieniu dodatkowym do art. 17 CIM w ust. 1 słowa „należności uprzednie“ zastępuje się słowami „należności przekazane“;
- 6) skreśla się specjalne postanowienia dodatkowe do art. 35 CIM. Deklaracja wartości dostawy, do art. 40 CIM. Reklamacje administracyjne;
- 7) w „Wykazie punktów granicznych otwartych dla komunikacji“ dodaje się następujące punkty graniczne polsko-niemieckie:  
Szczecin Gumieńce / Grambow  
Szczecin Gumieńce / Rosow  
Kostrzyn / Kietz.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 marca 1956.

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 20. Zarządzenie Ministra Kolei z 8 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Wielka Brytania dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.**

Z ważnością od 1 marca 1956

Polskie Koleje Państwowe  
Niemiecka Kolej Rzeszy  
Niemiecka Kolej Związkowa  
Koleje Holenderskie  
Towarzystwo Narodowe Kolei Belgijskich  
Koleje Brytyjskie

przyjmują przesyłki, pochodzące z ZSRR lub przeznaczone do ZSRR, do bezpośredniego przewozu pomiędzy niektórymi polskimi stacjami granicznymi, wyznaczonymi przez Polskie Koleje Państwowe a Wielką Brytanią liniami żeglugi przez otwarte dla komunikacji punkty graniczne w tranzycie przez:

- A) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Holandię
- B) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię

na zasadzie:

- a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956 oraz
- b) następujących specjalnych postanowień dodatkowych:

Do art. 6 CIM. Treść i forma listu przewozowego.

**1. a) Przesyłki przeznaczone do ZSRR:**

Dla przesyłek przeznaczonych do ZSRR należy wystawiać list przewozowy do jednej z niżej wymienionych polskich stacji granicznych, skąd ma się odbyć dalszy przewóz za nowym listem przewozowym, sporządzonym przez kolej według wzoru przewidzianego w Umowie SMGS.

Przy przesyłkach przeznaczonych do ZSRR ma nadawca podać w liście przewozowym jako odbiorcę Naczelnika polskiej stacji granicznej, mającej dokonać przeekspediowania, a jako stację przeznaczenia wskazać tę samą polską stację graniczną.

Nadawca musi poza tym zamieścić w liście przewozowym w rubryce „W razie potrzeby zostawić na stacji lub dostawić do mieszkania“ wskazówkę „Do dalszego przeekspediowania do . . . (nazwa ostatecznej stacji przeznaczenia)“, a w rubryce „Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych . . .“ oświadczenie „Ostateczny odbiorca . . . (nazwisko i adres ostatecznego odbiorcy)“.

**b) Przesyłki pochodzące z ZSRR:**

Dla przesyłek pochodzących z ZSRR, które nadeszły do jednej z niżej wymienionych polskich stacji granicznych, na warunkach Umowy SMGS, ta stacja graniczna sporządza list przewozowy wzoru CIM do brytyjskiej stacji przeznaczenia.

**c) Polskie stacje graniczne, które dokenują przeekspediowania, są następujące:**

Kostrzyn (koło punktu granicznego Kostrzyn / Kietz)  
 Rzepin (koło punktu granicznego Słubice / Frankfurt (Oder))  
 Gubin (koło punktu granicznego Gubin / Guben)  
 Tuplice (koło punktu granicznego Zasięki / Forst (Lausitz))  
 Węgliniec (koło punktu granicznego Bielawa Dolna / Horka).

2. Przy przeekspediowaniu należy pierwotny list przewozowy dołączyć do nowego listu przewozowego. Jeżeli przesyłka musi być rozłożona na kilka wagonów, wówczas pierwotny list przewozowy dołącza się do jednego z nowych listów przewozowych, przy czym w innych listach przewozowych zamieszcza się odpowiednią wzmiankę.

**Do art. 11 CIM. Termin dostawy.**

Termin dostawy — z powodu przewozu morzem pomiędzy Kontynentem a Wielką Brytanią — podwyższa się:

przy przesyłkach pośpiesznych o 8 dni  
 przy przesyłkach zwyczajnych o 12 dni.

**Do art. 17 CIM. Opłacanie kosztów przewozu.**

**a) w kierunku do ZSRR:**

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu) do polsko-niemieckiego punktu granicznego, który jest położony koło podanej w liście przewozowym polskiej stacji granicznej, mającej dokonać przeekspediowania, musi opłacić nadawca, a od tego punktu granicznego do ostatecznej stacji przeznaczenia odbiorca w ZSRR.

**b) w kierunku do Wielkiej Brytanii:**

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu) od polsko-niemieckiego punktu granicznego, położonego koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania, do ostatecznej brytyjskiej stacji przeznaczenia musi opłacić odbiorca w Wielkiej Brytanii.

Koszty przewozu za przebieg pomiędzy polsko-radzieckim punktem granicznym a polsko-niemieckim punktem granicznym, położonym koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania — jeżeli nie zostały opłacone przez pierwotnego nadawcę — przenosi się do listu przewozowego CIM jako „należności przekazane“ i pobiera od odbiorcy w Wielkiej Brytanii. Koszty te stacja dokonująca przeekspediowania przelicza na złote.

**Do art. 19 CIM. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.**

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

**Wykaz linii żeglugi i punktów granicznych otwartych dla komunikacji.**

**A. przez porty holenderskie:**

linie żeglugi:  
 Hoek van Holland / Harwich  
 Rotterdam / Harwich \*)

w tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Holandię:

1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:

Kostrzyn / Kietz  
 Słubice / Frankfurt (Oder)  
 Gubin / Guben  
 Zasięki / Forst (Lausitz)  
 Bielawa Dolna / Horka

2) Punkty graniczne niemiecko-holenderskie:

Bentheim / Oldenzaal  
 Kaldenkirchen / Venlo

\*) W komunikacji do Wielkiej Brytanii linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych wagonowych.

W komunikacji z Wielkiej Brytanii linia żeglugi otwarta tylko dla przesyłek zwyczajnych wagonowych i drobnicowych oraz dla przesyłek pośpiesznych wagonowych.

- B. przez porty belgijskie:  
linie żeglugi:  
Anvers / Harwich  
Zeebrugge / Harwich \*\*)  
Ostende / Dover

w tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Belgię:

- 1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:  
jak pod A 1)
- 2) Punkty graniczne niemiecko-belgijskie:  
Aachen Süd / Montzen  
Aachen West / Montzen.

Równocześnie traci moc zarządzenie ogłoszone w Dz. T. i Z. K. z r. 1955 Nr 18, poz. 125.

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

Z up. MINISTRA KOLEI  
inż. St. Batkowski  
Dyrektor Departamentu

**Poz. 21. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Szwajcaria dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.**

Z ważnością od 1 marca 1956

Polskie Koleje Państwowe  
Niemiecka Kolej Rzeszy  
Niemiecka Kolej Związkowa  
Austriackie Koleje Związkowe  
Szwajcarskie Koleje Związkowe

przyjmują przesyłki, pochodzące z ZSRR lub przeznaczone do ZSRR, do bezpośredniego przewozu pomiędzy niektórymi polskimi stacjami granicznymi, wyznaczonymi przez Polskie Koleje Państwowe a Szwajcarią przez otwarte dla komunikacji punkty graniczne w tranzycie przez:

- A) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową)
  - B) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię
- na zasadzie:

- a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956 oraz
- b) następujących specjalnych postanowień dodatkowych:

**Do art. 6 CIM. Treść i forma listu przewozowego.**

1. Dla przesyłek **pochodzących z ZSRR**, które nadeszły do jednej z niżej podanych polskich stacji granicznych na warunkach Umowy SMGS, ta stacja graniczna sporządza list przewozowy wzoru CIM do szwajcarskiej stacji przeznaczenia.

Dla przesyłek **przeznaczonych do ZSRR** należy wystawiać list przewozowy wzoru CIM do jednej z niżej wymienionych polskich stacji granicznych, skąd ma się odbyć dalszy przewóz za nowym listem przewozowym według wzoru przewidzianego w Umowie SMGS, sporządzonym przez kolej.

Polskie stacje, które dokonują przeekspediowania, są następujące:

Szczecin Gumieńce (koło punktu granicznego Szczecin Gumieńce / Grambow)  
Szczecin Gumieńce (koło punktu granicznego Szczecin Gumieńce / Rosow)  
Kostrzyn (koło punktu granicznego Kostrzyn / Kietz)  
Rzepin (koło punktu granicznego Słubice / Frankfurt (Oder))  
Gubin (koło punktu granicznego Gubin / Guben)  
Tuplice (koło punktu granicznego Zasięki / Forst (Lausitz))  
Węgliniec (koło punktu granicznego Biela wa Dolna / Horka).

2. Przy przeekspediowaniu należy pierwotny list przewozowy dołączyć do nowego listu przewozowego. Jeżeli przesyłka musi być rozłożona na kilka wagonów, wówczas pierwotny list przewozowy dołącza się do jednego z nowych listów przewozowych, przy czym w innych listach przewozowych zamieszcza się odpowiednią wzmiankę.
3. Przy przesyłkach **przeznaczonych do ZSRR** nadawca ma podać w liście przewozowym jako odbiorcę Naczelnika polskiej stacji granicznej, mającej dokonać przeekspediowania, a jako stację przeznaczenia wskazać tę samą polską stację graniczną.

Nadawca musi poza tym zamieścić w liście przewozowym w rubryce „W razie potrzeby zostawić na



stacji lub dostawić do mieszkania“ wskazówkę „Do dalszego przeekspediowania do . . . (nazwa ostatecznej stacji przeznaczenia)“, a w rubryce „Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych . . .“ oświadczenie „Ostateczny odbiorca . . . (nazwisko i adres ostatecznego odbiorcy)“.

**Do art. 17 CIM. Opłacanie kosztów przewozu.**

**1. W kierunku z ZSRR do Szwajcarii.**

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu) od punktu granicznego polsko-niemieckiego, położonego koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania, do ostatecznej szwajcarskiej stacji przeznaczenia musi opłacić odbiorca w Szwajcarii. Koszty przewozu za przebieg pomiędzy polsko-radzieckim punktem granicznym a polsko-niemieckim punktem granicznym, położonym koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania — jeżeli nie zostały opłacone przez pierwotnego nadawcę — przelicza się na złote i przenosi do listu przewozowego CIM, jako „należności przekazane“ i pobiera od odbiorcy w Szwajcarii.

**2. W kierunku ze Szwajcarii do ZSRR.**

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu) do polsko-niemieckiego punktu granicznego, położonego koło podanej w liście przewozowym polskiej stacji granicznej, mającej dokonać przeekspediowania, musi opłacić nadawca, a od tego punktu granicznego do ostatecznej stacji przeznaczenia odbiorca w ZSRR.

**Do art. 19 CIM. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.**

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

**Wykaz punktów granicznych otwartych dla komunikacji.**

**A) W tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową):**

**1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:**

Szczecin Gumieńce / Grambow  
 Szczecin Gumieńce / Rosow  
 Kostrzyn / Kietz  
 Słubice / Frankfurt (Oder)  
 Gubin / Guben  
 Zasięki / Forst (Lausitz)  
 Bielawa Dolna / Horka

**2) Punkty graniczne niemiecko-szwajcarskie:**

Friedrichshafen / Romanshorn  
 Konstanz  
 Singen (Hohentwiel)  
 Schaffhausen  
 Waldshut  
 Basel Bad Bf

**B) W tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię:**

**1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:**

jak pod A 1)

**2) Punkty graniczne niemiecko-austriackie:**

Lindau Reutin (nieczynny dla przesyłek drobnych pośpiesznych)  
 Lindau Hbf (tylko dla przesyłek drobnych pośpiesznych)

**3) Punkty graniczne austriacko-szwajcarskie:**

St. Margrethen  
 Buchs (SG)

**Wykaz punktów granicznych polsko-radzieckich.**

Głomno / Bagrationowsk  
 Skandawa / Żeleznodorożnyj  
 Czeremcha / Wysoko Litowsk  
 Małaszewicze / Brest  
 Dorohusk / Jagodin  
 Żurawica / Mostiska II

Z up. MINISTRA KOLEI

inż. St. Batkowski

Dyrektor Departamentu

**Poz. 22. Zarządzenie Ministra Kolei z 15 lutego 1956 w sprawie komunikacji towarowej Polska — Włochy dla przesyłek pochodzących z ZSRR lub przeznaczonych do ZSRR.**

**Z ważnością od 1 marca 1956**

Polskie Koleje Państwowe  
 Niemiecka Kolej Rzeszy

Niemiecka Kolej Związkowa  
 Austriackie Koleje Związkowe  
 Szwajcarskie Koleje Związkowe  
 Włoskie Koleje Państwowe

przyjmują przesyłki, pochodzące z ZSRR lub przeznaczone do ZSRR, do bezpośredniego przewozu pomiędzy niektórymi polskimi stacjami granicznymi, wyznaczonymi przez Polskie Koleje Państwowe a Włochami przez otwarte dla komunikacji punkty graniczne w tranzycie przez:

- A) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię  
 B) Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Szwajcarię

na zasadzie:

- a) Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM) z 25 października 1952 wraz z Ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi, obowiązującej od 1 marca 1956 oraz  
 b) następujących specjalnych postanowień dodatkowych:

#### Do art. 6 CIM. Treść i forma listu przewozowego.

##### 1. W kierunku z Włoch do ZSRR.

W liście przewozowym wzoru CIM nadawca ma:

- a) podać jako odbiorcę Naczelnika polskiej stacji granicznej, mającej dokonać przeekspediowania,  
 b) podać jako stację przeznaczenia polską stację graniczną, mającą dokonać przeekspediowania,  
 c) w rubryce „W razie potrzeby zostawić na stacji lub dostawić do mieszkania“ zamieścić wskazówkę „Do dalszego przeekspediowania do . . . (nazwa ostatecznej stacji przeznaczenia)“,  
 d) w rubryce „Oświadczenie co do załatwienia formalności celnych . . .“ zamieścić oświadczenie „Ostateczny odbiorca . . . (nazwisko i adres ostatecznego odbiorcy)“.

Przeekspediowania dokonuje kolej na jednej ze stacyj granicznych niżej podanych, sporządzając list przewozowy wzoru SMGS do radzieckiej stacji przeznaczenia.

##### 2. W kierunku z ZSRR do Włoch.

Dla przesyłek pochodzących z ZSRR, które nadeszły do jednej z niżej podanych polskich stacyj granicznych na warunkach Umowy SMGS, ta stacja graniczna sporządza list przewozowy wzoru CIM do włoskiej stacji przeznaczenia.

##### 3. W obydwu kierunkach przewozu.

Przy przeekspediowaniu należy pierwotny list przewozowy dołączyć do nowego listu przewozowego. Jeżeli przesyłka musi być rozłożona na kilka wagonów, wówczas pierwotny list przewozowy dołącza się do jednego z nowych listów przewozowych, przy czym w innych listach przewozowych zamieszcza się odpowiednią wzmiankę.

Polskie stacje, które dokonują przeekspediowania, są następujące:

- Rzepin (koło punktu granicznego Słubice / Frankfurt (Oder)  
 Tuplice (koło punktu granicznego Zasięki / Forst (Lausitz).

#### Do art. 17 CIM. Opłacanie kosztów przewozu.

Koszty przewozu (przewoźne, opłaty dodatkowe oraz inne koszty powstałe podczas przewozu):

##### 1. w kierunku z Włoch do ZSRR musi opłacić

nadawca do polsko - niemieckiego punktu granicznego, położonego koło polskiej stacji granicznej mającej dokonać przeekspediowania,

a odbiorca w ZSRR od tego punktu granicznego do ostatecznej stacji przeznaczenia w ZSRR.

##### 2. w kierunku z ZSRR do Włoch

od punktu granicznego polsko-niemieckiego, położonego koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania, do ostatecznej włoskiej stacji przeznaczenia musi opłacić odbiorca we Włoszech; koszty przewozu za przebieg pomiędzy polsko-radzieckim punktem granicznym a polsko-niemieckim punktem granicznym, położonym koło polskiej stacji granicznej, która dokonała przeekspediowania — jeżeli nie zostały opłacone przez pierwotnego nadawcę — przelicza się na złote i przynosi do listu przewozowego CIM jako „należności przekazane“ i pobiera od odbiorcy we Włoszech.

#### Do art. 19 CIM. Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie.

Zaliczenia i zaliczki w gotowiźnie nie są dopuszczalne.

#### Wykaz punktów granicznych otwartych dla komunikacji.

- A) W tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Austrię:

##### 1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:

- Słubice / Frankfurt (Oder)  
 Zasięki / Forst (Lausitz)

##### 2) Punkty graniczne niemiecko-austriackie:

- Kufstein  
 Salzburg Hbf  
 Simbach (Inn)

## 3) Punkty graniczne austriacko-włoskie:

Brennero  
Tarvisio

## B) W tranzycie przez Niemcy (Niemiecką Kolej Rzeszy i Niemiecką Kolej Związkową) — Szwajcarię:

## 1) Punkty graniczne polsko-niemieckie:

jak pod A 1)

## 2) Punkty graniczne niemiecko-szwajcarskie:

Basel Bd Bf  
Schaffhausen  
Friedrichshafen / Romanshorn

## 3) Punkty graniczne szwajcarsko-włoskie:

Iselle  
Pino  
Chiasso

**Wykaz punktów granicznych polsko-radzieckich.**

Głomno / Bagrationowsk  
Skandawa / Żeleznodorożnyj  
Czeremcha / Wysoko Litowski  
Małaszewicze / Brest  
Dorohusk / Jagodin  
Żurawica / Mostiska II.

**Uwaga:**

Przy przesyłkach przeznaczonych do włoskiej stacji Tarvisio loco jako stację przeznaczenia należy podawać „Tarvisio Centrale FS“.

Z up. MINISTRA KOLEI

**inż. St. Batkowski**

Dyrektor Departamentu

**Poz. 23. Obwieszczenie Ministra Kolei z 10 lutego 1956 w sprawie opłat za utrzymanie bieżące wagonów w należytych stanie technicznym, zgodnie z przepisami obowiązującymi na kolei, wykonywane przez PKP na koszt włączającego.**

Zgodnie z postanowieniem ust. 2 § 10 załącznika nr 19 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami ogłasza się w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych następujące stawki opłat, zatwierdzone przez Państwową Komisję Planowania Gospodarczego (Departament Kosztów i Polityki Cen) pismem z dnia 4 lutego 1956 za Nr CE7-C-10-3.

## § 1.

1. Za bieżące utrzymanie wagonu towarowego niekolejowego 2 osiowego — za 1 wagon miesięcznie — zł. 83,—
2. Za bieżące utrzymanie wagonu towarowego niekolejowego 3 osiowego — za 1 wagon miesięcznie — zł. 124,—
3. Za bieżące utrzymanie wagonu towarowego niekolejowego 4 osiowego — za 1 wagon miesięcznie — zł. 165,—

## § 2.

Opłaty podane w § 1 obowiązują z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1956 z tym, że można je stosować wstecz w tych przypadkach, gdy powstałe z tego tytułu należności nie zostały rozliczone.

## § 3.

Powyższe opłaty stanowią jednocześnie uzupełnienie cennika Nr 181-Z za roboty, usługi i świadczenia wykonywane przez jednostki działu usługowego przedsiębiorstwa PKP, obowiązującego od 1 stycznia 1956 (str. 12 jako dalsza kolejna numeracja 147, 148 i 149).

DYREKTOR DEPARTAMENTU

wz. **M. Drażkowski**

Wicedyrektor

**Kursy przeliczenia walut zagranicznych**

Ministerstwo Kolei (Dep. Zagraniczny), uzupełniając i częściowo zmieniając swe obwieszczenie w sprawie kursów przeliczenia walut zagranicznych (Dz. T. i Z. K. Nr 2 z 27 stycznia 1956), ogłasza w Dz. T. i Z. K. — celem stosowania od dnia ogłoszenia aż do odwołania — następujące kursy przeliczenia walut zagranicznych:

za 1 yuan chiński . . . . .	2,— zł
za 100 franków szwajcarskich . . . . .	93,35 „
za 100 funtów tureckich . . . . .	142,86 „

**inż. S. Michałowicz**

Zastępca Dyrektora Departamentu



WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOLEI

(ul. Chałubińskiego 4)

Tel. Red. 88211 lub 89281, wewn. 5341. Cena pojedynczego numeru 50 gr. Sprzedaż pojedynczych numerów odbywa się w DOKP. Prenumerata roczna 20 zł, półroczna 10 zł. Prenumeratę przyjmuje Warszawska Drukarnia Kolejowa w Warszawie (Żoliborz), ul. Felińskiego 2a, tel. 90201, wewn. 5327, konto NBP Oddział Warszawa Żoliborz Nr 1543-6-107.

W.D.K. w Warszawie. Zam. nr 308/56. Nakł. 11.500  
Pap. druk. kl. VII 60 gr. A-4 B-7-22591