

- 5) w § 9 wyrazy: „Wydziału Gospodarczego” zastępuje się wyrazami: „Wydziału Obsługi Technicznej Gmachów Resortów Gospodarczych” oraz po wyrazach: „Wydziału Budżetu i Nadzoru Finansowego” dodaje się wyrazy: „Samodzielnego Referatu Rozdziału Bonów”;
- 6) w § 11 skreśla się wyrazy: „Wydziału Bilansu Maszyn”;
- 7) po § 11 dodaje się § 11a w brzmieniu:  
„§ 11a. Departament Bilansów Maszyn składa się z:  
Wydziału Bilansów Zbiorczych,  
Wydziału Maszyn do Obróbki Metali,  
Wydziału Urządzeń dla Przemysłu Ciężkiego i Górnictwa,  
Wydziału Urządzeń dla Przemysłu Chemicznego, Lekkiego i Spożywczego,  
Wydziału Urządzeń Energetycznych,  
Wydziału Maszyn i Urządzeń Budowlanych, Rolniczych i Transportowych,  
Wydziału Urządzeń Łączności, Aparatury Precyzyjnej i Pomiarowej,  
Wydziału Maszyn i Urządzeń Ogólnego Przeznaczenia.”;
- 8) dotychczasowy § 13 otrzymuje brzmienie:  
„§ 13. Departament Przemysłu Lekkiego i Materiałów Budowlanych składa się z:  
Wydziału Planów Zbiorczych i Sprawozdawczości,  
Wydziału Przemysłu Włókienniczego,  
Wydziału Przemysłu Materiałów Budowlanych,  
Wydziału Przemysłu Drzewnego, Skórzanego i Graficznego.”;
- 9) po § 13 dodaje się § 13a w brzmieniu:  
„§ 13a. Departament Przemysłu Rolnego i Spożywczego składa się z:  
Wydziału Planów Zbiorczych i Sprawozdawczości,  
Wydziału Przemysłu Spożywczego,  
Wydziału Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego,  
Wydziału Drobного Przemysłu Spożywczego,  
Samodzielnego Referatu Przemysłu Chemicznego.”;
- 10) w § 15 skreśla się zdanie ostatnie, rozpoczynające się od słów: „Wydziału Normatywów Projektowania i Kosztorysowania”;
- 11) w § 16 po wyrazach: „Wydziału Transportu Drogowego i Lotnictwa” dodaje się wyrazy: „Wydziału Planowania Przewozów”;
- 12) w § 19 po wyrazach: „Wydziału Handlu Wewnętrznego” dodaje się wyrazy: „Wydziału Handlu Wiejskiego”;
- 13) po § 20 dodaje się § 20a w brzmieniu:  
„§ 20a. Departament Gospodarki Wodnej składa się z:  
Wydziału Koordynacji Gospodarki Wodnej,  
Wydziału Planów Wieloletnich i Bilansów Wodnych,  
Wydziału Gospodarki Wodą Przemysłową i Pitną.”  
§ 2. Wykonanie uchwały porucza się Przewodniczącemu Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego.  
§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

## 554

### UCHWAŁA Nr 314 PREZYDIUM RZĄDU

z dnia 26 kwietnia 1952 r.

**w sprawie przedłużenia mocy obowiązującej na rok 1952 uchwały Nr 234 Prezydium Rządu z dnia 24 marca 1951 r. w sprawie ustalenia części zysków, przeznaczonych na utworzenie Funduszu Zakładowego w roku 1951.**

W wykonaniu przepisu art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 4 lutego 1950 r. o Funduszu Zakładowym (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 53) Prezydium Rządu uchwala:

§ 1. 1. Przedłuża się na rok 1952 moc obowiązującą uchwały Nr 234 Prezydium Rządu z dnia 24 marca 1951 r. w sprawie ustalenia części zysków, przeznaczonych na utworzenie Funduszu Zakładowego w roku 1951 (Monitor Polski Nr A-28, poz. 361), z następującymi zmianami:

- 1) w § 1 ust. 1 pkt 1 po wyrazach: „Ministerstwu Górnictwa” dodaje się wyrazy: „i Hutnictwa”;
- 2) w § 1 ust. 1 pkt 2 wyrazy: „Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego” zastępuje się wyrazami: „Minister-

stwom: Przemysłu Maszynowego, Energetyki i Przemysłu Chemicznego”;

- 3) w § 1 ust. 1 pkt 3 skreśla się wyrazy: „Ministerstwu Przemysłu Chemicznego i”.

2. Zmiana stawek odpisów wprowadzona przepisami ust. 1 pkt 1, 2 i 3 nie ma zastosowania do odpisów na Fundusz Zakładowy dokonanych w 1952 r. z zysków osiągniętych w roku 1951.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 stycznia 1952 r.

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

## 555

### UCHWAŁA Nr 323 PREZYDIUM RZĄDU

z dnia 26 kwietnia 1952 r.

**w sprawie przejmowania zadań transportu kolejowego w przewozach na krótkie odległości przez transport samochodowy.**

W celu odciążenia kolei normalnotorowych od nieracjonalnych przewozów na krótkie odległości oraz w celu prawidłowego podziału przewozów pomiędzy trans-

port kolejowy i transport samochodowy uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Przy przewozach ładunków na krótkie odległości ruch na kolejach normalnotorowych powinien być odciążony przez transport samochodowy w tych przypadkach, które powodują utrudnienia w normalnym ruchu i pogarszają wykorzystanie taboru kolejowego, powodując nadmierny wzrost kosztów własnych przewozu.

2. W zakresie komunikacji pasażerskiej powinny być przejmowane przez transport samochodowy odcinki o niewielkim ruchu pasażerskim.

§ 2. Instrukcja załączona do niniejszej uchwały określa wytyczne, którymi należy się kierować przy zastępowaniu transportu kolejowego — w przewozach na krótkie odległości — przez transport samochodowy.

§ 3. Zgłaszanie wniosków i wydawanie zarządzeń, mających na celu odciążenie kolei normalnotorowych w przewozach ładunków i pasażerów na krótkie odległości, powinno być dokonywane w trybie następującym:

- 1) wnioski mogą być zgłaszane przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych oraz dyrekcje okręgowe Państwowej Komunikacji Samochodowej, a także przez władze terenowe i jednostki gospodarcze; wnioski powinny być zgłaszane do przewodniczących wojewódzkich komisji planowania gospodarczego; rozpatrywanie wniosków powinno nastąpić na konferen-

cjach terenowej koordynacji przewozów, zwoływanych na podstawie zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 21 sierpnia 1951 r. w sprawie tymczasowego powierzenia przewodniczącym wojewódzkich komisji planowania gospodarczego terenowej koordynacji przewozów (Monitor Polski Nr A-90, poz. 1235);

- 2) zarządzenia w sprawie przejmowania przez transport samochodowy przewozów transportu kolejowego na krótkie odległości wydają z inicjatywy własnej lub innych zainteresowanych resortów Minister Kolei i Minister Transportu Drogowego i Lotniczego w porozumieniu z Przewodniczącym Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego oraz w uzgodnieniu z resortowym wicepremierem;
- 3) zarządzenia wykonawcze, wydawane przez jednostki podległe Ministrowi Kolei i Ministrowi Transportu Drogowego i Lotniczego, powinny być wydawane w porozumieniu z przewodniczącymi wojewódzkich komisji planowania gospodarczego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *J. Cyrankiewicz*

Załącznik do uchwały Nr 323 Prezydium Rządu z dnia 26 kwietnia 1952 r. (poz. 555).

#### INSTRUKCJA W SPRAWIE PRZEJMOWANIA ZADAŃ TRANSPORTU KOLEJOWEGO PRZEZ TRANSPORT SAMOCHODOWY W PRZEWOZACH NA KRÓTKIE ODLEGŁOŚCI

Konieczność maksymalnego wykorzystania wszystkich środków transportowych dla realizacji stale wzrastających przewozowych potrzeb gospodarki narodowej wymaga prawidłowego podziału przewozów między różne rodzaje transportu oraz ścisłego współdziałania i wzajemnego powiązania działalności wszystkich środków transportowych.

Dla realizacji racjonalnego podziału przewozów niezbędny jest także równomierny rozwój wszystkich rodzajów transportu, gdyż praca każdego rodzaju transportu łączy i uzupełnia pracę innych rodzajów transportu.

Właściwy podział przewozów pomiędzy poszczególne rodzaje transportu zapewnia zwiększenie zdolności przelotowej linii transportowych, a także powoduje zwiększenie wydajności pracy taboru poprzez lepsze jego wykorzystanie. Poza tym zwiększa się szybkość dostaw ładunków, co wpływa na przyspieszenie obiegu środków obrotowych oraz na przyspieszenie procesu produkcji socjalistycznej.

Racjonalny podział przewozów pozwala także na wydatne obniżenie kosztu własnego przewozu w poszczególnych rodzajach transportu.

Ustalenie prawidłowego podziału przewozów na krótkie odległości między transportem kolejowym a samochodowym jest częścią ogólnego zadania koordynacji przewozów.

§ 1. Przez przewozy na krótkie odległości rozumie się przewozy na odległość do 30 km; niemniej odległość ta może być — w razie zaistnienia konkretnych warunków — odpowiednio zwiększona lub zmniejszona.

§ 2. Rozwiązanie zagadnienia przerzutu przewozów na krótkie odległości z transportu kolejowego na transport samochodowy należy rozpatrywać odrębnie w odniesieniu do każdego przypadku proponowanej zmiany

w wyborze środka transportowego przy jednoczesnym uwzględnieniu wszystkich okoliczności, mających wpływ na wybór środka transportowego, jak warunków technicznych pracy środków transportowych, stanu ilościowego taboru, warunków terenowych, potrzeb produkcji i zaopatrzenia, potrzeb ludności itd.

§ 3. Przy rozpatrywaniu sprawy przerzutu przewozów na krótkie odległości z transportu kolejowego na transport samochodowy należy także szczególną uwagę zwrócić na maksymalne wykorzystanie transportu kolejowego wąskotorowego w tego rodzaju przewozach.

§ 4. Przy rozwiązaniu zagadnienia przerzutu przewozów na krótkie odległości z transportu kolejowego na transport samochodowy należy:

- 1) zbadać stan dróg kołowych między punktami wymieniającymi ładunki lub punktami przewozu pasażerów, a także zbadać przelotowość dróg ze szczególnym zwróceniem uwagi na większe miasta przemysłowe, gdzie przeciążenie dróg kołowych może spowodować poważne zatory w ruchu drogowym;
- 2) zbadać stan taboru samochodowego i jego zdolność przewozową w stosunku do masy towarowej i ilości pasażerów, jakie wynikną z przerzutu przewozów kolejowych na transport samochodowy;
- 3) zbadać inne zadania transportu samochodowego już wykonywane jak i planowane do wykonania w najbliższym okresie, a mianowicie: ruch samochodowy na liniach prostopadłych do kolei, dowóz do kolei, obsługę miast w zakresie dystrybucji towarów i przewozu pasażerów, przewóz między punktami przeladunku z transportu kolejowego na wodny i odwrotnie, przewozy ładunków w akcjach sezonowych, a także wszystkie inne zadania, wynikające z potrzeb gospodarczych, które na danym terenie muszą być zaspokojone;

- 4) zbadać wielkość ruchu na odcinkach kolei, które powinny być odciążone przez transport samochodowy, a w szczególności zbadać obciążenia węzłów kolejowych i wykorzystanie ich zdolności przepustowej, ujawniając zwiększenie przelotowości odcinków kolejowych oraz zdolności przepustowej węzłów w przypadku dokonania przerzutu niektórych ładunków na transport samochodowy;
- 5) zbadać stopień poprawy wykorzystania taboru kolejowego w proponowanym przy przewozach przesunięciu ładunków na krótkie odległości z transportu kolejowego na transport samochodowy;

U w a g a : Ilość ton/km pracy wykonana przez wagon średnio na dobę przy przewozie na dalszą odległość, porównana ze średnim wykorzystaniem wagonu, wyrażonym w ton/km jego pracy na dobę przy przewozie na krótką odległość, daje porównanie wydajności taboru w konkretnym przypadku przewozu.

Przy przewozach ładunków na krótkie odległości z powodu dużego obciążenia czasu pracy wagonów czynnościami przeładunkowymi na stacjach końcowych otrzymuje się bardzo mały przeciętny przebieg dobowy wagonu, a tym samym małą ilość ton/km pracy wagonu.

Wagon używany do przewozu na krótkie odległości znajduje się w ruchu 1 — 2 godziny na dobę. Pozostały czas traci się na czynności związane z przeładunkiem, na podstawienie wagonu do załadunku i do wyładunku, na mycie wagonu, na oczekiwanie na sformowanie składu oraz na przeróbkę na węzle i na stacji rozrządowej.

Stąd też dobowa praca wagonu w przewozach na krótkie odległości, wyrażona w ton/km, jest przeważnie wielokrotnie niższa od średniej dobowej pracy wagonu w przewozach na dalsze odległości.

- 6) zbadać koszt własny przewozów na krótkie odległości w transporcie kolejowym i samochodowym w odniesieniu do jednego ton/km w zakresie przewozu ładunków i w odniesieniu do jednego pasażera/km w zakresie przewozu pasażerów, uwzględniając także

w kalkulacji koszty dowozu do kolei i koszty przeładunku; poza tym z uwagi na mogący istnieć element sezonowości w przewozach należy ustalić koszt roczny obsługi danego przypadku przewozu transportem kolejowym i porównawczo koszt obsługi transportem samochodowym;

U w a g a : Zestawienie porównawcze kosztów jednego ton/km danego przypadku przewozu przy zastosowaniu transportu kolejowego i transportu samochodowego na różnych, zwiększających się odległościach daje możliwość ustalenia odległości, na której koszt przewozu samochodem będzie równy kosztowi przewozu koleją. W przewozach zatem na dalszą niż w ten sposób ustaloną odległość koszt przewozu koleją będzie niższy.

- 7) sprawdzać sposób przewozu towarów, a mianowicie czy przy przewozie wagonowym stosowany jest dowóz do i z kolei innym rodzajem transportu, czy też ładunki są przewożone koleją bezpośrednio z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia;

U w a g a : Dodatką stroną transportu samochodowego jest możliwość przewozu ładunków bezpośrednio z magazynu producenta do magazynu odbiorcy, podczas gdy przewozy kolejowe w wielu przypadkach związane są z dodatkową pracą innych rodzajów transportu przy przewozie ładunków ze składu producenta do stacji załadunku i ze stacji wyładunku do magazynu odbiorcy, co wywołuje konieczność dodatkowej pracy przeładunkowej i podraża transport ładunku.

Poza tym terminy dostaw ładunków przy użyciu transportu samochodowego na krótkie odległości ulegają kilkakrotnemu skróceniu w porównaniu z transportem kolejowym.

- 8) w razie, gdy po przeanalizowaniu danych przypadków przewozów nie można postawić wniosków o zakaźanie przewozów kolejowych na krótkich odległościach, należy opracować sposoby, które w przeciągu określonego czasu pozwolą odciążyć kolej normalnotorową od tego rodzaju przewozów.

## 556

## UCHWAŁA, Nr 329 PREZYDIUM RZĄDU

z dnia 26 kwietnia 1952 r.

**w sprawie zaliczania do wysługi emerytalnej funkcjonariuszów państwowych i zawodowych wojskowych okresów służby wojskowej w Armii Radzieckiej i w formacjach polskich na terenie Z. S. R. R.**

Prezydium Rządu uchwala, co następuje:

1. Do czasu ustawowego uregulowania sprawy zaliczania do wysługi emerytalnej okresów służby pełnionej w obcych państwach, zalicza się do wysługi emerytalnej funkcjonariuszów państwowych i zawodowych wojskowych na równi ze służbą w Wojsku Polskim okresy służby wojskowej pełnionej w Armii Radzieckiej oraz okresy służby wojskowej odbytej w polskich formacjach wojskowych zorganizowanych po dniu 13 maja 1943 r. na obszarze Z. S. R. R.

2. Za służbę wojskową w Armii Radzieckiej uważa się również służbę, która w myśl obowiązujących w Z. S. R. R. przepisów zrównana jest dla wymiaru emerytury ze służbą wojskową.

3. Zaliczenie do wysługi emerytalnej okresów służb wymienionych w pkt 1 i 2 następuje na podstawie zaświadczenia wydanego przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

4. Funkcjonariuszom państwowym i zawodowym wojskowym, którym przed wejściem w życie niniejszej uchwały przyznano już zaopatrzenie, okresy służby, o której mowa w pkt 1 i 2, będą zaliczone do wysługi emerytalnej w trybie określonym w pkt 3 na ich wniośki zgłoszone do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych — Dział Państwowych Zaopatrzeń Emerytalnych — w terminie do dnia 31 grudnia 1952 r., przy czym zmiana wymiaru zaopatrzenia następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po zgłoszeniu wniosku.