

Nazwa polska	II przypadek przymiotnik	powiat	dawna nazwa	Uwagi
Ropica Dolna	-y-ej, dolnoropicki	gorlicki	Ropica Polska	wchodzi w skład gminy wiejskiej Glinik Mariampolski
Ropica Górna	-y-ej, górnoropicki	gorlicki	Ropica Rуска	wchodzi w skład gminy wiejskiej Sękowa
Różnowice	-ic, różnowicki	gorlicki	Rozembark	wchodzi w skład gminy wiejskiej Biecz II
Brzeźyna	-y, brzeżyński	przemyski	Ruska Wieś	wchodzi w skład gminy wiejskiej Dubiecko
Owczary	-ar, owczarski	gorlicki	Rychwałd	wchodzi w skład gminy wiejskiej Sękowa
Orłów	-owa, orłowski	mielecki	Schönanger	wchodzi w skład gminy wiejskiej Borowa
Smrekowiec	-wca, smrekowiecki	gorlicki	Smrekowiec	wchodzi w skład gminy wiejskiej Gładyszów
Starachowice	-ic starachowicki	starachowicki	Starachowice Wierzbnik	—
Tuszów Mały	-owa-ego, małotuszowski	mielecki	Tuszów Kolonia	wchodzi w skład gminy wiejskiej Tuszów Narodowy
Uście Gorlickie	-cia-uściański	gorlicki	Uście Ruskie	wchodzi w skład gminy wiejskiej Uście Gorlickie

§ 2. W stosunkach publicznych wolno używać nazw miejscowości wymienionych w § 1, tylko w brzmieniu ustalonym niniejszym rozporządzeniem.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

w/z J. Izydorczyk
Podsekretarz Stanu

DZIAŁ II SPRAWY GOSPODARKI NARODOWEJ

796.

UCHWAŁA

KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 12 lutego 1949 r.

w sprawie skupu i regeneracji zużytego ogumienia samochodowego oraz sprzedaży ogumienia naprawionego.

§ 1 Przedsiębiorstwo państwowe „Centrala Odpadków Użytkowych” jest wyłącznie uprawnione do skupu zużytego ogumienia, będącego w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub państwowo-spółdzielczych, central spółdzielczo-państwowych oraz przedsiębiorstw i instytucji spółdzielczych jako też instytucji częściowo lub całkowicie subsydiowanych przez Państwo, zwane dalej jednostkami organizacyjnymi.

Dla wykonania tego zadania Centrala Odpadków Użytkowych zorganizuje konieczny terenowy aparat techniczny dla brakowania, skupu, magazynowania i przewozu zużytego ogumienia.

W każdym województwie Centrala Odpadków Użytkowych będzie posiadała przynajmniej jeden (1) punkt skupu zużytych opon z zakresem działania na teren województwa nie wyłączając miast: Warszawy i Łodzi.

§ 2. Każdą oponę Centrala Odpadków Użytkowych zakwalifikuje pod względem jej zużycia do jednej z czterech kategorii:

- I — nadające się do nałożenia protektora,
- II — „ „ po reperaturce do ruchu szybkobieżnego,
- III — „ „ po reperaturce do trakcji wolnobieżnej,
- IV — „ „ do przetarcia.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyda instrukcję ściśle określającą cechy techniczne opon każdej kategorii.

§ 3. Wprowadza się rozróżnienie opon „typowych” i „nie-tytowych”.

Oponami typowymi są opony najbardziej w naszym tabo-
rze rozpowszechnione, a objęte załączonym wykazem.

Opony „nie-tytowe” (nie objęte załączonym wykazem) Centrala Odpadków Użytkowych będzie przejmowała tylko na przetarcie, t. zn. w kategorii IV.

W kategorii III Centrala Odpadków Użytkowych będzie przyjmowała jedynie opony „typowe” dla trakcji konnej (wg. załączonego wykazu).

Opony kategorii I, II i III nietypowe będą przez Centralę Odpadków Użytkowych kwalifikowane automatycznie jako kategoria IV.

§ 5 Wszystkie jednostki organizacyjne obowiązane są zaoferować Centrali Odpadków Użytkowych posiadane zużyte ogumienie samochodowe, a Centrala Odpadków Użytkowych obowiązana jest do jego nabycia

§ 6. Zezwala się aż do odwołania na niezgłaszanie Centrali Odpadków Użytkowych opon nietypowych kategorii I i II. Naprawa tych opon może być przeprowadzona według uznania danej jednostki organizacyjnej.

§ 7. Jednostka organizacyjna oddająca do Centrali Odpadków Użytkowych oponę „typową” I lub II kategorii otrzymuje bon uprawniający ją do zakupu w „Motozbycie”:

- a) za 1 bon — jednej opony naprawionej „typowej”.
- b) za 3 bony — jednej opony nowej „typowej” według uznania „Motozbytu”.

§ 8 Zakupione opony kategorii I, II i III Centrala Odpadków Użytkowych przekazuje do zakładów naprawczych (w Bolechowie i innych) dla dokonania koniecznych napraw i regeneracji.

Zakupione opony kategorii IV Centrala Odpadków Użytkowych sprzedaje właściwym przedsiębiorstwom państwowym Przemysłu Chemicznego, ewentualnie innym, przedsiębiorstwom mającym zapotrzebowanie na tego rodzaju surowiec.

Sprzedaż opon kategorii IV państwowym przedsiębiorstwom przemysłu chemicznego odbywać się będzie w ramach ogólnej umowy zawartej przez Centralę Odpadków Użytkowych z Centralnym Zarządem Przemysłu Chemicznego.

Opony protektorowane i regenerowane, nadające się do ruchu szybkobieżnego, będą przez zakłady naprawcze dostarczane do Przedsiębiorstwa Państwowego „Motozbyt” w celu dalszej ich sprzedaży jednostkom organizacyjnym posiadającym bony, o których mowa w § 4. Opony nadające się do trakcji wolnobieżnej będą przez zakłady naprawcze sprzedane Przedsiębiorstwu Państwowemu „Motozbyt” w celu ich sprzedaży do trakcji konnej.

§ 9 Kwalifikowanie opon przy skupie będzie się odbywać w miejscu skupu. Jednostka organizacyjna posiadająca w jednym miejscu więcej niż 200 opon, może żądać przysłania brakarza do swego magazynu, — koszty związane z wysłaniem brakarza odliczone będą od należności za opony.

§ 10. Jednostka organizacyjna jest obowiązana zaoferować Centrali Odpadków Użytkowych opony zużyte w momencie stwierdzenia ich niezdolności technicznej do dalszej prawidłowej pracy.

§ 11. Ceny zakupu zużytych opon, wysokość kosztów związanych z naprawą i regeneracją oraz ceny sprzedaży opon naprawionych nadających się do przetarcia ustali Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU EKONOMICZNEGO

RADY MINISTRÓW H. Mine

Żał. do uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 lutego 1949 r. (poz. 796).

ZESTAWIENIE

opon do protektorowania i naprawy.

I. Opony samochodowe o wym.

500 x 15	725 x 20
525 x 15	750 x 20
550 x 15	825 x 20
550 x 16	900 x 20
600 x 16	975 x 20
650 x 16	1000 x 20
700 x 16	1050 x 20
750 x 16	1100 x 20
900 x 16	1200 x 20
1050 x 16	1100 x 22
450 x 17	1200 x 22
475 x 17	1100 x 24
550 x 17	1125 x 24
190 x 20	32 x 6
210 x 20	34 x 7
650 x 20	165 x 400
700 x 20	

II. Opony motocyklowe o wym.

300 x 19	350 x 19
325 x 19	400 x 19

III. Opony dla trakcji konnej

650 x 20	32 x 6
750 x 20	34 x 7

797.

UCHWAŁA

KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 12 lutego 1949 r.

w sprawie remontów generalnych samochodów typowych i ich zespołów.

§ 1. Remonty generalne wymienionych poniżej samochodów typowych i ich zespołów „będących w posiadaniu urzędów, instytucji i przedsiębiorstw państwowych lub państwowo-spółdzielczych oraz central spółdzielczo-państwowych, zwanych dalej jednostkami organizacyjnymi” należy wykonywać wyłącznie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych za pośrednictwem i zgodnie z procedurą, ustaloną przez przedsiębiorstwo państwowe „Motozbyt”:

- a) wozy ciężarowe: Bedford — 3/4 t, Chevrolet — 3/4 t, Dodge — 3/4 t, Fordson — 3/4 t, Chevrolet — 1,5 t, Dodge — 1,5 t, Ford — 6 cyl., Ford-Canada — 3 t, Dodge — 1,5 t, Ford — V-8-3 t, Chevrolet — 3 t, ZIS — 3 t, Dodge — 3 t, G.M.C. — 3 t, Studebaker — 3 t, Bedford — 5 t, Bedford — 3 t, Renault — 1 t, Renault — 2,5 t.

- b) wozy osobowe: Chevrolet, Fleetmaster, Citroen III, Fiat 110, Skoda-Tudor, Willys.

Obowiązek remontu wozów wymienionych w lit. a) i b) wyłączenie w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych zostanie rozciągnięty na przedsiębiorstwa i instytucje spółdzielcze w drodze porozumienia z Centralnym Związkiem Spółdzielczym.

Powyższy obowiązek nie dotyczy pojazdów mechanicznych taboru P. K. S. skarosowanych jako autobusy na wymienionych w lit. a) podwoziach.

§ 2. Samochody typowe i ich zespoły powinny być oddawane do remontu generalnego łącznie z uzbrojeniem silników i akcesoriami, nawet, jeśli to uzbrojenie i akcesoria znajdują się w stanie całkowitej niezdolności do pracy.

Brak niektórych części zamiennych uzbrojenia silnika i akcesoriów w samochodach typowych oraz w ich zespołach, oddawanych do remontu generalnego musi być potwierdzony protokołem zdawczo-odbiorczym, zawierającym szczegółowe uzasadnienie przyczyn stwierdzonego braku.

§ 3. Samochody typowe i ich zespoły, zakwalifikowane do remontu generalnego należy bezzwłocznie przekazywać do przedsiębiorstwa państwowego „Motozbyt” zgodnie z ustaloną procedurą.

Niedozwolone jest dokonywanie w samochodach wymagających generalnych remontów prowizorycznych reparacji, które utrudniają następnie właściwy remont.

Winni tego rodzaju przekroczeń będą pociągani do odpowiedzialności służbowej.

§ 4. Jednostki organizacyjne, posiadające pojazdy mechaniczne, mogą dokonywać w warsztatach własnych i obcych — poza Państwowymi Zakładami i Warsztatami Samochodowymi — remonty generalne tylko samochodów nietypowych w odniesieniu do samochodów typowych jedynie naprawy drobne i średnie, przy czym jako średni remont uważa się całkowity przegląd samochodu połączony z wymontowaniem przynajmniej jednego zespołu, wymagającego głównej naprawy. Naprawa ta winna się odbyć zgodnie z § 1 niniejszego zarządzenia.

§ 5. W związku z powyższym należy wstrzymać wszelkie prace i związane z nimi wydatki, mające na celu budowę, rozbudowę, ew. zakup urządzeń lub wyposażenia własnych warsztatów naprawczych poszczególnych jednostek organizacyjnych, a przyznawanych na wykonanie remontów generalnych samochodów typowych.

§ 6. Uchwała niniejsza nie dotyczy Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego.

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU EKONOMICZNEGO

RADY MINISTRÓW H. Mine

798.

UCHWAŁA

KOMITETU EKONOMICZNEGO RADY MINISTRÓW

z dnia 12 kwietnia 1949 r.

o sposobie szkolenia kierowców samochodowych dla potrzeb Państwa.

Celem zapewnienia stałego dopływu wysokokwalifikowanych kierowców samochodowych dla potrzeb administracji państwowej, instytucji i przedsiębiorstw państwowych itp. oraz zapewnienia pracy i zapobieżenia dekwalfikacji kierowców po odbyciu służby wojskowej, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uchwała:

§ 1. Szkolenie kierowców samochodowych zawodowych dla potrzeb Państwa oprócz na ośrodkach motoryzacyjnych Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”

Powszechna Organizacja „Służba Polsce” na ośrodki te będzie kierować junaków w wieku między 18 a 20 rokiem życia.

§ 2. Szkolenie kierowców samochodowych w ośrodkach motoryzacyjnych prowadzić według programu opracowanego przez P. O. „Służba Polsce”, uzgodnionego z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Oświaty.

§ 3. Przeszkolonych w ośrodkach motoryzacyjnych P. O. „Służba Polsce” junaków, po uzyskaniu przez nich pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, kategorii IIIa, kierować z prawem pierwszeństwa na stanowiska pomocników kierowców w instytucjach państwowych, spółdzielczych i prywatnych, celem odbycia rocznej praktyki, zgodnie z instrukcją dla pomocników kierowców, wydaną przez Ministerstwo Komunikacji.

Prawo pierwszeństwa w uzyskaniu stanowisk pomocników kierowców nie narusza uprawnień osób specjalnie zatrudnionych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 4. W związku z § 3 wszystkie resorty, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe i spółdzielcze będące pod nadzorem państwowym zobowiązane są zatrudniać przede wszystkim junaków „Służba Polsce” po skończonym kursie samochodowym w charakterze pomocników kierowców na samochodach ciężarowych powyżej 2,5 t, opłacając ich z kredytów rzeczowych na warunkach obowiązujących w danym zakładzie pracy.

Rozdzielnik przydziału junaków ustali Komenda Główna „Służba Polsce” w porozumieniu z poszczególnymi ministerstwami dla podległych i nadzorowanych instytucji i przedsiębiorstw.

Kontyngent szkolonych będzie corocznie ustalany przez Komendę Główną P. O. „Służba Polsce” w porozumieniu z zainteresowanymi resortami.

§ 5. Komendanci wojewódzcy „Służba Polsce” w porozumieniu z Wydziałami Komunikacyjnymi Urzędów Wojewódzkich, Urzędem Zatrudnienia i Zw. Zaw. Transportowców R. P. będą rozdzielać na praktykę przeszkolonych junaków zgodnie z § 3 i 4, kierując ich w miarę możliwości do miast, w których posiadają stałe miejsce zamieszkania.

§ 6. Junacy posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych kategorii IIIa po odbyciu praktyki na stanowisku pomocnika kierowcy, wcieleni jako poborowi do Wojska Polskiego po otrzymaniu wojskowego pozwolenia na prowadzenie pojazdów, przechodzą dalsze przeszkolenie i praktykę jako kierowcy wojskowi.

§ 7. Po odbyciu służby wojskowej, kierowcy posiadający pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów mechanicznych, po przeszkoleniu i odbyciu praktyki zgodnie z § 1 — 6 otrzymują, na wniosek władz wojskowych, pozwo-