Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

# CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

PROCESSING COPY

S-E-C-R-E-T
NOFORN

25X1

| | | | |
|---|---|---|---|
| COUNTRY | Poland | REPORT | |
| SUBJECT | Publications:<br>1. Transportation and Tariffs (in Polish)<br>2. Post and Telecommunications Statistics (Polish, with French translation) | DATE DISTR. | 26 MAR 1958 |
| | | NO. PAGES | 1 |
| | | REFERENCES | |
| DATE OF INFO. | | | |
| PLACE & DATE ACQ | | | |

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

two publications which are in the original language:

1. Transportation and Tariffs (Przewozy i Taryfy) by Dr. Wlodzimierz Patlikowski, dated 1951.

2. Post and Telecommunications Statistics (Statystyka Pocztowa i Telekomunikacyjna), prepared by the Ministry of Post and Telegraph, dated 1947.

25X1

23 APR 1958

S-E-C-R-E-T
NOFORN

| STATE | X | ARMY | X | NAVY | | X | AIR | X | FBI | | AEC | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
STATYSTYKA POLSKI, SERIA D, ZESZYT 12

STAT

# STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

ZESTAWIONA PRZEZ MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

## 1947

WARSZAWA 1949

NAKŁADEM MINISTERSTWA POCZT I TELEGRAFÓW I GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

STAT

GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

STATYSTYKA POLSKI, SERIA D, ZESZYT 12

# STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

ZESTAWIONA PRZEZ MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

1947

STAT

WARSZAWA 1949

NAKŁADEM MINISTERSTWA POCZT I TELEGRAFÓW I GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

## STATISTIQUE DU SERVICE POSTAL ET DE LA TÉLÉCOMMUNICATION

## 1947

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# PRZEDMOWA — PRÉFACE

Ministerstwo Poczt i Telegrafów, doceniając znaczenie statystyki w życiu i rozwoju Państwa, w pracach nad wydaniem nowego Rocznika — **Statystyki Pocztowej i Telekomunikacyjnej za r. 1947** podjęło jak najdalej idący wysiłek w dwóch zasadniczych kierunkach:

1. uzyskania u źródeł jak najściślejszych danych statystycznych,
2. ujęcia tych danych w formę umożliwiającą łatwą i szybką orientację w jej całokształcie.

Wykazane w Roczniku 1947 r. osiągnięcia w zakresie rozbudowy urządzeń i ruchu państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" w porównaniu z danymi z roku 1946 wykazują tak znaczny postęp, że podkreślenie na wstępie tego momentu staje się konieczne.

Szybkie tempo rozwoju poczty i telekomunikacji w Polsce po zniszczeniach wojennych zawdzięczać należy przede wszystkim ofiarnej pracy personelu pocztowo-telekomunikacyjnego, który w nowym układzie stosunków społecznych ze zdwojoną energią podjął swą pracę, aby przyczynić się do jak najszybszej odbudowy kraju.

Zwiększenie ruchu pocztowo-telekomunikacyjnego zawdzięczać należy w znacznym stopniu stosowanej w szerokiej skali planowości w rozbudowie urządzeń telekomunikacyjnych. Z drugiej strony ogólna stabilizacja życia powojennego w Państwie, a co za tym idzie i wzrost zaufania społeczeństwa do państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. wywołały konieczność usprawnienia obsługi obywateli na tym odcinku.

Przez wyszkolenie nowych kadr pracowników w służbie pocztowo-telekomunikacyjnej cel powyższy został osiągnięty i obecnie państwowe przedsiębiorstwo P. P. T. T wkroczyło na drogę normalnego rozwoju.

Poniżej zamieszczone wyliczenie ilustruje wzrost usług, a więc i dynamikę rozwoju instytucji poczt i telekomunikacji.

Estimant à sa juste valeur l'importance de la Statistique dans la vie et dans le développement de l'État, le Ministère des Postes et Télégraphes, dans ses travaux concernant la rédaction du nouvel annuaire 1947, s'imposa le plus grand effort afin de:

1. Obtenir aux sources premières les données statistiques les plus exactes,
2. Présenter ces données sous une forme, qui rendrait plus claire leur composition et mettrait en évidence leur ensemble.

Les résultats réalisés par l'entreprise de l'État „Poste Polonaise, Télégraphe, Téléphone" par l'extension de ses établissements et de ses services et présentés dans l'annuaire 1947, comparativement avec l'année 1946, accusent un progrès tellement important, qu'il est indispensable de le faire ressortir.

L'élan, pris dans la construction et le développement du service postale et de la télécommunication en Pologne après la guerre, est dû en première ligne au travail plein de sacrifice et de dévouement du personnel, qui, dans les nouvelles circonstances de la vie sociale, doubla son énergie pour contribuer à la reconstruction du pays.

L'accroissement de l'activité des postes et de la communication résulte d'une large application du système de planification dans le domaine du développement des installations. D'autre part, la stabilisation générale de la vie en Pologne après la guerre et, par conséquent, la confiance accroissante de la population envers l'entreprise de la P. P. T. T. exigèrent une amelioration du service.

Par l'instruction de nouveaux cadres de travailleurs des postes et de la télécommunication on a réussi d'atteindre ce but. Actuellement l'entreprise P. P. T. T. est entrée dans la voie d'un développement normal.

L'accroissement du nombre des services et, ce qui s'en suit, le dynamisme manifesté dans le développement de l'institution, sont présentés dans le tableau ci-dessous:

| Lata *Années* | Na 1 000 mieszkańców przypada — *Par mille habitants* | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | przesyłek listowych *correspondance* | listów wartościowych *lettres chargées* | paczek *colis* | wpłaconych przekazów *mandats poste versés* | dzienników i czasopism *journaux et périodiques* | rozmów telefonicznych *conversations téléphoniques* | | nadanych opłaconych telegramów *Télégrammes expédiés et affranchis* |
| | | | | | | miejscowych *locales* | międzymiastowych i międzynarodowych *interurbaines et internationales* | |
| 1938 | 28 535 | 23 | 423 | 622 | 7 908 | 16 789 | 838 | 104 |
| 1946 | 21 591 | 26 | 409 | 274 | 4 626 | 11 773 | 1 348 | 229 |
| 1947 | 32 535 | 29 | 492 | 366 | 6 569 | 16 099 | 1 782 | 283 |



Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Układ i skompletowanie tablic tegorocznej Statystyki Pocztowej i Telekomunikacyjnej nie odbiega od układu tablic przedwojennych.

Braki statystyczne z lat 1945 i 1946 uwarunkowane początkowym stadium rozwoju poczty i telekomunikacji polskiej w roku bieżącym już nie występują.

Porównanie wzrostu ruchu ograniczone zostało, jak wskazuje tablica, do danych średnich na 1000 mieszkańców, gdyż w warunkach powojennych zmian w obszarze państwa polskiego oraz w liczbie ludności inna forma porównań statystycznych nie mogła być stosowana.

Już pobieżny rzut oka na wyżej zamieszczoną tablicę bez głębszej analizy całości materiału statystycznego za rok 1947 wskazuje, że ruch przesyłek listowych, paczek i telegramów przekroczył znacznie granice przedwojenne, dzienniki, czasopisma i rozmowy telefoniczne dobiegają do tej normy; jedynie w ruchu przekazów pocztowych i telegraficznych, uwarunkowanych rozwojem handlu i przemysłu, stwierdza się jeszcze znaczne odchylenie w dół.

Porównanie danych statystycznych z lat 1938—1947 nie uwypukla w należytym stopniu rozwoju państwowego przedsiębiorstwa P.P.T.T. Porównanie danych z lat 1946—1947, jak to widać z poniższego zestawienia, odzwierciedla rzeczywisty obraz postępu oraz daje miarę wkładu sił i środków inwestycyjnych w odbudowę P. P. T. T.

La construction et la composition des tableaux statistiques de la statistique du Service Postal et de la télécommunication ne diffèrent point de celles d'avant-guerre.

Les données statistiques, qui, à la suite du stade initiale, nous faisaient défaut en 1945 et 1946, sont présentées cette année ci.

Il est utile de relever, que la comparaison des chiffres concernant l'accroissement du mouvement postal etc. a été bornée à une moyenne par 1000 habitants, car, vu les changements récents dans la population et la superficie de l'État Polonais, toute autre forme de comparaison n'a pu être appliquée.

Le tableau ci-dessus à première vue, sans analyse approfondie, permet de se rendre compte, que le mouvement des envois de correspondance ordinaire, colis, télégrammes, a considérablement dépassé les limites d'avant-guerre. Journaux, périodiques et communications téléphoniques sont sur le point d'atteindre ce niveau. Les uniques écarts sont à constater dans le mouvement des mandats-poste et mandats télégraphiques, qui est étroitement lié avec le développement du commerce et de l'industrie.

La comparaison des données statistiques pour les années 1938—1947 ne met pas dûment en évidence le développement de l'entreprise de l'État P. P. T. T. C'est la comparaison des données pour 1946—1947 suivant le relevé ci-dessous qui reflète le progrès réel et nous démontre l'importance des forces et moyens d'aménagement qui furent engagés dans le reconstruction de la P. P. T. T.

| Wyszczególnienie | Jednostka miary *Unité* | 1946 | 1947 | Specification |
|---|---|---|---|---|
| Instytucje ze służbą pocztową | szt.-*pièce* | 3 878 | 4 120 | Institutions avec service postal |
| Skrzynki pocztowe | „ „ | 16 918 | 19 716 | Boîtes aux lettres |
| Wagony pocztowe | „ „ | 348 | 403 | Wagons de poste |
| Osobne przedziały w wagonach kolejowych | „ „ | 98 | 159 | Compartiment séparés dans les wagons de poste |
| Samochody | „ „ | 495 | 665 | Automobiles |
| Druty telefoniczne sieci miejskich | *km* | 751 435 | 1 144 025 | Fils téléphoniques des réseaux urbains |
| Druty pojedyńcze połączeń międzymiastowych | „ | 864 511 | 1 157 742 | Fils isolés des jonctions interurbaines |
| Druty telegraficzne pojedyńcze | „ | 18 201 | 23 093 | Fils télégraphiques isolés |

*MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW*

Warszawa, w styczniu 1949 r.

*MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES*

Warszawa, Janvier 1949

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# TREŚĆ — TABLE DES MATIÈRES


| | Str. | | Page |
|---|---|---|---|
| Przedmowa | V | Préface | V |
| Zestawienie ogólne | IX | Relevé général | IX |
| Przegląd ważniejszych stawek taryfy pocztowej, telefonicznej i telegraficznej za lata 1946—1947 | XII | Revue des taux principaux du tarif postal, téléphonique et télégraphique pour les années 1946—1947 | XII |
| Mapa | | Carte géographique | |
| TABLICE | | TABLEAUX | |
| 1. Powierzchnia i ludność Okręgów Poczt i Telegrafów | 1 | 1. Superficie et population des Districts Postaux et Télégraphiques | 1 |
| 2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. | 1 | 2. Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T. | 1 |
| I. POCZTA | | I. POSTES | |
| 3. Instytucje ze służbą pocztową | 3 | 3. Établissements postaux | 3 |
| 4. Prywatni sprzedawcy znaczków pocztowych i druków płatnych | 3 | 4. Vente privée de timbres-poste et de formules d'affranchissement | 3 |
| 5. Skrzynki pocztowe | 4 | 5. Boîtes aux lettres | 4 |
| 6. Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich | 4 | 6. Établissements postaux avec service des facteurs de campagne | 4 |
| 7. Urządzenia do przewozu poczty | 5 | 7. Installations pour le transport de la poste | 5 |
| 8. Tabor do przewozu poczty i konie | 5 | 8. Moyens et chevaux pour le transport de la poste | 5 |
| 9. Komunikacja pocztowa | 6 | 9. Communication postale | 6 |
| 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma | 8 | 10. Envois de correspondance, journaux et périodiques | 9 |
| 11. Dzienniki i czasopisma doręczone przez pocztę | 14 | 11. Journaux et périodiques délivrés par le service postal | 15 |
| 12. Listy wartościowe i paczki | 14 | 12. Lettres chargées et colis postaux | 15 |
| 13. Paczki w obrocie zagranicznym | 16 | 13. Colis dans le service international | 17 |
| 14. Przekazy pocztowe i telegraficzne | 20 | 14. Mandats-poste et mandats télégraphiques | 20 |
| 15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym | 20 | 15. Mandats-poste dans le service international | 20 |
| 16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym | 20 | 16. Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne | 20 |
| 17. Przesyłki za pobraniem | 21 | 17. Envois contre remboursement | 21 |
| 18. Zlecenia pocztowe | 21 | 18. Recouvrements postaux | 21 |
| 19. Zlecenia inkasowe | 22 | 19. Encaissements postaux | 22 |
| 20. Weksle | 22 | 20. Lettres de change | 22 |
| 21. Niedoręczalne przesyłki pocztowe | 23 | 21. Envois tombés en rebut | 23 |
| 22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź | 23 | 22. Coupons internationaux de réponse | 23 |
| 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne | 25 | 23. Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement | 25 |
| 24. Maszyny do frankowania przesyłek pocztowych | 27 | 24. Machines pour affranchir les envois de correspondance | 27 |


Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



TABLICE

## II. TELEKOMUNIKACJA

### A. Telefonia

Str.

25. Sieci miejskie ..... 28
26. Połączenia międzymiastowe ..... 28
27. Rozmównice publiczne ..... 29
28. Abonenci ..... 29
29. Aparaty telefoniczne ..... 29
30. Rozmowy miejscowe ..... 30
31. Rozmowy międzymiastowe i międzynarodowe 30
32. Szczegółowy przegląd zagranicznego ruchu telefonicznego ..... 31

### B. Telegrafia i Radiotelegrafia

33. Połączenia telegraficzne ..... 31
34. Instytucje państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ze służbą telegraficzną ..... 32
35. Przegląd telegramów wysłanych i otrzymanych 32
36. Telegramy wysłane według liczby wyrazów .... 32
37. Rodzaje telegramów w odsetkach ogólnej liczby telegramów wysłanych ..... 33

### C. Radiofonia

38. Abonenci ..... 33
39. Stacje nadawcze ..... 34

## III. PRACOWNICY

40. Pracownicy Ministerstwa Poczt i Telegrafów i państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. 34
41. Pracownicy w służbie administracyjnej ..... 35
42. Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych oraz listonosze 35

## IV. FINANSE

43. Dochody i wydatki Ministerstwa Poczt i Telegrafów ..... 35
44. Wpływy państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ..... 36
45. Wydatki państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ..... 36

## V. UZUPEŁNIENIE

46. Statystyka ruchu pocztowego, telefonicznego i telegraficznego w powiatach o znacznym ruchu przemysłowym i handlowym ..... 38

TABLEAUX

## II. TÉLÉCOMMUNICATION

### A. Téléphonie

Page

25. Réseaux urbains ..... 28
26. Jonctions interurbaines ..... 28
27. Cabines publiques ..... 29
28. Abonnés ..... 29
29. Appareils téléphoniques ..... 29
30. Conversations téléphoniques locales ..... 30
31. Conversations inter-urbaines et internationales 30
32. Revue détaillée du service téléphonique international ..... 31

### B. Télégraphie et Radiotélégraphie

33. Jonctions télégraphiques ..... 31
34. Établissements de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" avec personnel télégraphique ..... 32
35. Revue des télégrammes expédiés et reçus .... 32
36. Télégrammes expédiés d'après la quantité de mots 32
37. Catégories de télégrammes en pourcent du total de télégrammes expédiés ..... 33

### C. Radiophonie

38. Abonnés ..... 33
39. Postes émetteurs ..... 34

## III. PERSONNEL

40. Personnel du Ministère des Postes et Télégraphes et de l'entreprise d'État P. P. T. T. ..... 34
41. Personnel du service administratif ..... 35
42. Directeur des agences et entremises postales, téléphoniques et télégraphique ainsi que les facteurs de campagne ..... 35

## IV. FINANCES

43. Recettes et dépenses du Ministère des Postes et Télégraphes ..... 35
44. Recettes de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" ..... 37
45. Dépenses de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" ..... 37

## V. SUPPLÉMENT

46. Statistique du service postal, téléphonique et télégraphique dans les districts à mouvement industriel et commercial intense ..... 38

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# ZESTAWIENIE OGÓLNE — RELEVÉ GÉNÉRAL

## I. POCZTA

### a. Urządzenia[1]) i przewóz poczty

| | | 1946 | 1947 |
|---|---|---|---|
| Instytucje ze służbą pocztową | | 3 878 | 4 120 |
| Skrzynki pocztowe | | 16 918 | 19 716 |
| Wagony pocztowe użyte do przewozu poczty | | 348 | 403 |
| Osobne przedziały użyte do przewozu poczty | | 98 | 159 |
| Samochody, motocykle, wozy, sanie i wózki ręczne użyte do przewozu poczty | | 4 129 | 5 205 |
| Konie użyte do przewozu poczty | | 641 | 804 |
| Ilość *km* przebytych na kolejach przez pocztę w ciągu roku | w tys. | 26 999 | 32 563 |
| Ilość *km* przebytych na drogach kołowych przez pocztę w ciągu roku | „ | 17 951 | 18 554 |

### b. Obrót pocztowy

| | | 1946 | 1947 |
|---|---|---|---|
| Przesyłki listowe: | | | |
| obrót krajowy[2]) | w tys. szt. | 449 458 | 657 157 |
| obrót zagraniczny: | | | |
| z Polski za granicę | „ „ | 32 001 | 51 915 |
| z zagranicy do Polski | „ „ | 28 639 | 59 579 |
| Przesyłki listowe przechodzące przez Polskę w tranzycie otwartym | „ „ | 378 | 290 |
| Dzienniki i czasopisma: | | | |
| obrót krajowy[2]) | „ „ | 108 678 | 153 202 |
| obrót zagraniczny: | | | |
| z Polski za granicę | „ „ | 260 | 967 |
| z zagranicy do Polski | „ „ | 352 | 1 026 |
| Listy wartościowe w obrocie krajowym[2]) | „ „ | 622 | 677 |
| Paczki: | | | |
| obrót krajowy[2]) | „ „ | 6 954 | 9 048 |
| obrót zagraniczny: | | | |
| z Polski za granicę | „ „ | 1 | 3 |
| z zagranicy do Polski | „ „ | 2 719 | 2 574 |
| Paczki przechodzące przez Polskę w tranzycie otwartym | „ „ | — | 33 |
| Wpłacone przekazy pocztowe i telegraficzne w obrocie krajowym | „ „ | 6 473 | 8 633 |
| Kwota wpłaconych przekazów pocztowych i telegraficznych | w mil. *zł* | 10 662 | 26 035 |
| Wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne w obrocie krajowym | w tys. szt. | 6 451 | 8 529 |
| Kwota wypłaconych przekazów pocztowych i telegraficznych | w mil. *zł* | 10 466 | 25 871 |

[1]) Ob. uwagę [1]) na str. X. [2]) Przesyłki doręczone.

## I. POSTES

### a. Aménagements[1]) et transport de la poste

| | | 1946 | 1947 |
|---|---|---|---|
| Établissements postaux | | 3 878 | 4 120 |
| Boîtes aux lettres | | 16 918 | 19 716 |
| Wagons de poste employés pour le transport des envois postaux | | 348 | 403 |
| Compartiments postaux employés pour le transport des envois postaux | | 98 | 159 |
| Automobiles, motocycles voitures, traineaux et charrettes à bras employés pour le transport de la poste | | 4 129 | 5 205 |
| Chevaux de trait pour le transport de la poste | | 641 | 804 |
| Nombre de *km* parcourus par la poste sur les voies ferrées au cours de l'année | en mil. | 26 999 | 32 563 |
| Nombre de *km* parcourus par la poste sur les routes au cours de l'année | „ „ | 17 951 | 18 554 |

### b. Service postal

| | | 1946 | 1947 |
|---|---|---|---|
| Envois de correspondance: | | | |
| Service intérieur[2]) | en mil. de p. | 449 458 | 657 157 |
| Service international: | | | |
| de la Pologne à l'étranger | „ „ „ | 32 001 | 51 915 |
| de l'étranger en Pologne | „ „ „ | 28 639 | 59 579 |
| Envois de correspondance ordinaires en transit ouvert | „ „ „ | 378 | 290 |
| Journaux et périodiques: | | | |
| Service intérieur[2]) | „ „ „ | 108 678 | 153 202 |
| Service international: | | | |
| de la Pologne à l'étranger | „ „ „ | 260 | 967 |
| de l'étranger en Pologne | „ „ „ | 352 | 1 026 |
| Lettres chargées dans le service intérieur[2]) | „ „ „ | 622 | 677 |
| Colis: | | | |
| Service intérieur[2]) | „ „ „ | 6 954 | 9 048 |
| Service international: | | | |
| de la Pologne à l'étranger | „ „ „ | 1 | 3 |
| de l'étranger en Pologne | „ „ „ | 2 719 | 2 574 |
| Colis traversant la Pologne en transit ouvert | „ „ „ | — | 33 |
| Mandats-poste et mandats télégr. versés dans le service intérieur | „ „ „ | 6 473 | 8 633 |
| Montant des mandats-poste et mandats télégraphiques versés | en milions de *zl* | 10 662 | 26 035 |
| Mandats-poste et mandats télégr. payés dans le service intérieur | en mil. de p. | 6 451 | 8 529 |
| Montant des mandats-poste et mandats télégraphiques payés | en millions de *zl* | 10 466 | 25 871 |

[1]) *Voir note* [1]) *page X.* [2]) *Envois livrés.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Zestawienie ogólne (c. d.) — Relevé général (suite)

| | | 1946 | 1947 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Wpłacone przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym z Polski | w szt. | — | 16 | Mandats-poste versés dans le service de la Pologne à l'étranger | en p. |
| Kwota wpłaconych przekazów pocztowych w obrocie zagranicznym z Polski | w *zł* | — | 48 590 | Montant des mandats-poste versés dans le service de la Pologne à l'étranger | en *zł* |
| Wypłacone przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym do Polski | w szt. | — | 146 | Mandats-poste payés dans le service de l'étranger en Pologne | en p. |
| Kwota wypłaconych przekazów pocztowych w obrocie zagranicznym do Polski | w *zł* | — | 767 432 | Montant des mandats-poste payés dans le service de l'étranger en Pologne | en *zł* |
| Kwota wpłat w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności | w mil. *zł* | 39 241 | 102 449 | Montant des versements dans les établissements postaux figurant sur les comptes de la Caisse Postale d'Épargne | en mil. de *zł* |
| Kwota wypłat w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności | „ „ | 8 467 | 27 852 | Montant des paiements dans les établissements postaux figurant sur les comptes de la Caisse Postale d'Épargne | en mil. de *zł* |
| Otrzymane przesyłki za pobraniem w obrocie krajowym | w tys. szt. | 1 179 | 2 024 | Envois contre remboursement dans le service intérieur | en mil. de p. |
| w tym wykupione: | | | | dont envois remboursés: | |
| liczba | „ „ | 1 110 | 1 707 | nombre | en mil. de *zł* |
| kwota | w tys. *zł* | 3 368 772 | 9 346 450 | montant | „ „ „ |
| Otrzymane zlecenia pocztowe w obrocie krajowym | w szt. | 1 071 | 1 824 | Recouvrements postaux dans le service intérieur | en p. |
| w tym wykupione: | | | | dont recouvrements encaissés: | |
| liczba | „ | 298 | 472 | nombre | en p. |
| kwota | w tys. *zł* | 958 | 7 133 | montant | en mil. de *zł* |
| Otrzymane zlecenia inkasowe w obrocie krajowym | w szt. | 819 | 3 754 | Encaissements dans le service intérieur — à realiser | en p. |
| w tym wykupione: | | | | dont recouvrés: | |
| liczba | „ | 672 | 2 517 | nombre | en p. |
| kwota | w tys. *zł* | 231 | 2 815 | montant | en mil. de *zł* |
| Otrzymane weksle do inkasa | w szt. | 1 511 | 3 966 | Lettres de change envoyées à l'encaisse | en p. |
| w tym zainkasowane: | | | | dont encaissées: | |
| liczba | „ | 246 | 2 355 | nombre | en p. |
| kwota | w tys. *zł* | 1 085 | 22 973 | montant | en mil. de *zł* |
| Sprzedane znaczki pocztowe i druki płatne | „ „ | 957 769 | 2 111 180 | Vente de timbres-poste et de formules d'affranchissement | „ „ „ |

### II. TELEKOMUNIKACJA — II. TÉLÉCOMMUNICATION

#### A. Telefonia[1] — A. Téléphonie[1]

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Sieci telefoniczne miejskie | liczba | 2 530 | 2 564 | Réseaux téléphoniques urbains | nombre |
| Długość linii sieci miejskich | *km* | 20 160 | 23 509 | Longueur des lignes des réseaux urbains | en *km* |
| Długość drutów telefonicznych sieci miejskich | „ | 751 435 | 1 144 025 | Longueur des fils téléphoniques des réseaux urbains | „ |
| Długość linii telefonicznych połączeń międzymiastowych | „ | 42 011 | 52 541 | Longueur des lignes téléphoniques des réseaux interurbains | „ |
| Długość drutów pojedyńczych połączeń międzymiastowych | „ | 864 511 | 1 157 742 | Longueur des fils simples des jonctions interurbains | „ |
| Publiczne rozmównice | liczba | 2 975 | 3 247 | Cabines publiques | nombre |
| Abonenci | „ | 118 064 | 137 447 | Abonnés | „ |
| Aparaty telefoniczne | szt. | 169 821 | 188 909 | Appareils | pièces |
| Przeprowadzone rozmowy: | | | | Conversations: | |
| miejscowe | w tys. | 278 133 | 380 343 | locales | en milliers |
| międzymiastowe | „ | 31 836 | 41 915 | interurbaines | „ |
| międzynarodowe: | | | | internationales: | |
| z Polski | „ | 35 | 132 | de la Pologne | „ |
| do Polski | „ | 33 | 86 | en Pologne | „ |

[1]) Urządzenia pocztowe i telekomunikacyjne zestawione na dzień 31. XII.
[1]) *Aménagements des postes et de la télécommunication inscrits le 31. XII.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Zestawienie ogólne (dok.) — Relevé général (fin)

| | | 1946 | 1947 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **B. Telegrafia[1])** | | | | **B. Télégraphie[1])** | |
| Długość linii telegraficznych | *km* | 3 712 | 3 763 | Longueur des lignes télégraphiques en | *km* |
| Długość drutów telegraficznych pojedynczych | " | 18 201 | 23 093 | Longueur des fils télégraphiques simples | " |
| Instytucje P. P. T. T. ze służbą telegraficzną | liczba | 3 799 | 4 002 | Établissements de la P. P. T. T. avec personnel télégraphique | nombre |
| Telegramy wolne od opłaty (służb.) wysłane i otrzymane w obrocie krajowym i zagranicznym | szt. | 1 025 542 | 1 165 458 | Télégrammes (de service) franc de port expédiés et reçus dans le service intérieur et international | pièces |
| Telegramy opłacone: | | | | Télégrammes affranchis: | |
| wysłane w obrocie krajowym | " | 5 199 361 | 6 365 734 | expédiés dans le service intérieur | " |
| wysłane w obrocie zagranicznym z Polski za granicę | " | 212 086 | 313 823 | expédiés dans le service international de la Pologne à l'étranger | " |
| otrzymane w obrocie krajowym i zagranicznym | " | 5 440 862 | 6 744 174 | reçus dans le service intérieur et international | " |
| **C. Radiofonia[1])** | | | | **C. Radiophonie[1])** | |
| Abonenci [2]) | liczba | 14 115 | 694 899 | Abonnés [2]) | nombre |
| Stacje nadawcze | " | 11 | 11 | Postes émetteurs | " |
| **III. PRACOWNICY[1])** | | | | **III. PERSONNEL [1])** | |
| **Ogółem** | | 48 936 | 50 314 | **Total** | |
| w tym: | | | | dont: | |
| Pracownicy w służbie administracyjnej | | 2 027 | 2 167 | Personnel d'administration | |
| Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych | | 2 470 | 2 674 | Chefs des agences et des bureaux d'entremise postale téléphoniques et télégraphiques | |
| Listonosze | | 3 569 | 3 659 | Facteurs | |
| **IV. FINANSE** | | | | **IV. FINANCES** | |
| Ministerstwo Poczt i Telegrafów | | | | Ministère des Postes et Télégraphes | |
| **Dochody** | w tys. *zł* | 124 | 85 | **Recettes** | en milliers |
| **Wydatki** | " " | 23 490 | 52 954 | **Dépenses** | " |
| Państw. przedsięb. „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" | | | | Entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" | " |
| **Wpływy** | w tys. *zł* | 3 090 841 | 7 256 536 | **Recettes** | en milliers |
| **Wydatki** | " " | 3 143 760 | 6 803 185 | **Dépenses** | " " |

[1]) Urządzenia pocztowe i telekomunikacyjne oraz stan liczbowy personelu zestawiono na dzień 31. XII. [2]) W grudniu 1946 r. urzędy i agencje pocztowe i telekomunikacyjne przystąpiły do rejestracji abonentów radiowych; wykazana więc przez nie na dzień 31. XII 1946 r. liczba abonentów radiowych nie obejmuje ogólnej liczby radioabonentów w Polsce, a jedynie tych, którzy do dnia 31. XII 1946 r. zarejestrowali się w urzędach i agencjach pocztowych i telekomunikacyjnych. Według danych Polskiego Radia liczba abonentów radiowych wynosiła na dzień 31. XII 1946 r. 474 542, na dzień 31. XII 1947 r. 666 952. Różnicę należy tłumaczyć tym, że Polskie Radio, otrzymując od grudnia 1946 r. liczbę zgłoszonych radioabonentów za pośrednictwem urzędów i agencji pocztowych i telekomunikacyjnych, rejestruje te dane w późniejszym terminie.

*[1]) Aménagements des postes et de la télécommunication et le nombre du personnel inscrit le 31. XII. [2]) En Décembre 1946 les offices et agences de poste et télécommunication ont commencés l'enregistrement des abonnés à la T. S. F., donc le nombre des abonnés figurant sur cette liste ne représente aucunement le nombre général des abonnés à la T. S. F. en Pologne mais seulement, ceux qui étaient enrégistrés dans les offices et agences de poste et télécommunication. Selon les donnés de la Radio Polonaise le nombre des ses abonnées s'élèva au 31. XII 1946 à 474 542 personnes, et au 31. XII 1947 à 666 952 personnes. La différence peut-être expliquée par le fait que la Radio Polonaise, qui depuis le mois de Décembre 1946, obtient le nombre des abonnés par l'entremise des offices et agencés de poste et télécommunication, régistre ces données dans un terme plus éloigné.*



Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Przegląd ważniejszych stawek taryfy pocztowej, telefonicznej i telegraficznej za lata 1946—1947

***Revue des taux principaux du tarif postal, téléphonique et télégraphique pour les années 1946 — 1947***

Złote — Zlotys

Stan w dniu 31 grudnia — *Situation au 31 Décembre*

| Rodzaj opłaty | 1946 | 1947 | Genre de taxe |
|---|---|---|---|
| **I. Obrót wewnętrzny** | | | **I. Service intérieur** |
| Przesyłki zamiejscowe | | | Envois interurbains |
| Listy do 20 *g* | 5 | 5 | Lettres jusqu'à 20 *g* |
| Kartki | 3 | 3 | Cartes |
| Polecenie | 5 | 20 | Recommandations |
| Paczki od 5 do 10 *kg*, w 3 strefie od 300 *km* | 70 | 105 | Colis 5—10 *kg* en 3-ème zone de 300 *km* |
| Przekazy pocztowe od 50 do 100 *zł* | 9 | 9 | Mandats-poste 50—100 *zl* |
| **II. Obrót zagraniczny** | | | **II. Service international** |
| Listy do 20 *g* | 10 | 10 | Lettres jusqu'à 20 *g* |
| Kartki | 6 | 6 | Cartes |
| Polecenie | 10 | 20 | Recommandations |
| Przekazy do 100 *zł* | 7,50 | 7,50 | Mandats-poste jusqu'à 100 *zl* |
| **III. Telefon** | | | **III. Téléphones** |
| Rozmowy międzymiastowe 3-minutowe: | | | Conversations interurbaines de 3 minutes: |
| zwykłe w godzinach 8—19 | | | ordinaires de 8 à 19 heure |
| od 100 do 200 *km* | 60 | 90 | distance de 100 à 200 *km* |
| od 400 do 500 *km* | 96 | 144 | distance de 400 à 500 *km* |
| Opłaty abonamentowe: jednorazowe wstępne | | | Droits d'abonnements: droits préliminaires |
| za oddanie linii telefonicznej łączącej abonenta z łącznicą na sieciach liczących od 100 do 2 000 abonentów | 1 640 | 2 480 | pour les installations liant l'abonné à la centrale sur des réseaux comptant 100—2 000 abonnés |
| za aparat telefoniczny końcowy | 510 | 7 000 | pour l'installation de l'appareil téléphonique |
| miesięczne ryczałtowe | | | droits mensuels d'abonnements, payés en bloc |
| abonament prywatny (1 kat.) na sieciach liczących od 100 do 400 abonentów III grupy | 360 | 540 | abonnement privé (1 cat.) sur les réseaux comptant 100—400 abonnés du III groupe |
| abonament publiczny (3 kat.) | 570 | 860 | abonnement public (3 cat.) |
| miesięczne licznikowe | | | droits mensuels |
| na sieciach liczących od 100 do 400 abonentów (grupa III) opłata stała | 300 | 450 | sur réseaux comptant 100—400 abonnés (groupe III) paiement fixe |
| opłata za każdą rozmowę | 2 | 3 | paiement pour chaque conversation |
| **IV. Telegramy** | | | **IV. Télégrammes** |
| Opłata zasadnicza | 5 | 20 | Taxe principale |
| Opłata od wyrazu | | | Taxe par mot |
| zwykłe | 3 | 6 | ordinaire |
| pilne | 6 | 12 | urgente |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# RZECZPOSPOLITA POLSKA – RÉPUBLIQUE POLONAISE

**Podział administracyjny z dnia 1. IV. 1948 Division administrative du 1. IV 1948**

## Podział na okręgi poczt i telegrafów, rejony telefoniczno-telegraficzne 1947
## Division en districts de Postes et Télégraphes, circonscriptions de Téléphones et Télégraphes 19

Granica państwa
" okręgów poczt.-telegraf.
Podkreślone siedziby dyrekcyj okręgów p.-t.
Granica rejonów tf.-tg.
Podkreślone siedziby rejonowego urzędu t.f.-tg.
Granica obwodów p.-t.
" województw
Stolica
Miasta — powiaty grodzkie

Frontière de la Pologne
Limites des districts de Postes et Télégraphes
Les sièges des districts sont soulignés
Limites des circonscriptions de téléphones et télégraphes
Les sièges des circonscriptions sont soulignés
Limites des circuits de Postes et Télécommunications
Limites des voïvodies
La capitale
Villes — districts urbains

1 : 4.000.000

Druk Wojskowego Instytutu Geograficznego. Warszawa 1948.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

## Tabl. 1. Powierzchnia i ludność Okręgów Poczt i Telegrafów

## *Superficie et population des Districts Postaux et Télégraphiques*

1947

| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Powierzchnia w km² *Superficie en km²* | Ludność *Population* | Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Powierzchnia w km² *Superficie en km²* | Ludność *Population* |
|---|---|---|---|---|---|
| **Razem — *Total*** | **311 730** | **23 625 435**[1]) | | | |
| Gdańsk | 36 351 | 2 307 369 | Olsztyn | 30 763 | 736 432 |
| Katowice | 17 272 | 3 092 971 | Poznań | 39 244 | 2 422 113 |
| Kraków | 41 632 | 4 340 551 | Szczecin | 21 933 | 593 747 |
| Lublin | 36 379 | 2 665 571 | Warszawa | 42 970 | 3 256 183 |
| Łódź | 20 446 | 2 269 349 | Wrocław | 24 740 | 1 941 149 |

[1]) Nie uwzględniono 304 322 osób.
[1]) *304 322 personnes non prises en considération.*

Źródło: Powierzchnia okręgów została ustalona na podstawie danych Głównego Urzędu Pomiarów Kraju; ludność — na podstawie *Powszechnego Sumarycznego Spisu Ludności z dnia 14. II 1946 r.* — Statystyka Polski seria D, zeszyt 1, Warszawa 1947.

*Source: La superficie des districts postaux a été fixée sur la base des données de l'Office Central des Mesurements du Pays. La population — sur la base du „General Summarized Population Census of February 14-th 1946" Statistics of Poland, series D, No. 1, Warsaw 1947.*

## Tabl. 2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.

## *Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T.*

### A. Budynki i pomieszczenia własne i wynajęte — *A. Bâtiments et locaux propres et loués*

31. XII 1947

| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem *Total* | Budynki i pomieszczenia własne *Bâtiments et locaux propres* | | | | Budynki i pomieszczenia wynajęte *Bâtiments et locaux loués* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | razem *total* | biurowe *de bureau* | mieszkalne *d'habitation* | gospodarcze *de dépôts du matériel* | razem *total* | biurowe *de bureau* | mieszkalne *d'habitation* | gospodarcze *de dépôts du matériel* |
| | kubatura w m³ — *cubature en m³* | | | | | | | | |
| **Razem—*Total*** | **6 485 330** | **5 020 410** | **3 606 140** | **892 214** | **522 056** | **1 464 920** | **1 000 558** | **314 265** | **150 097** |
| Gdańsk | 1 021 900 | 685 918 | 505 152 | 119 549 | 61 217 | 335 982 | 308 116 | 13 626 | 14 240 |
| Katowice | 869 505 | 521 655 | 339 694 | 112 431 | 69 530 | 347 850 | 183 454 | 107 464 | 56 932 |
| Kraków | 429 750 | 210 137 | 142 301 | 24 703 | 43 133 | 219 613 | 170 415 | 20 448 | 28 750 |
| Lublin | 167 256 | 128 679 | 100 515 | 8 829 | 19 335 | 38 577 | 23 562 | 8 965 | 6 050 |
| Łódź | 193 050 | 94 207 | 72 081 | 7 801 | 14 325 | 98 843 | 77 992 | 7 894 | 12 957 |
| Olsztyn | 408 850 | 357 030 | 233 947 | 83 773 | 39 310 | 51 820 | 25 240 | 19 630 | 6 950 |
| Poznań | 1 132 967 | 1 023 255 | 688 633 | 205 071 | 129 551 | 109 712 | 98 899 | 709 | 10 104 |
| Szczecin | 562 964 | 371 558 | 346 748 | 9 798 | 15 012 | 191 406 | 65 801 | 121 342 | 4 263 |
| Warszawa | 508 141 | 437 844 | 227 045 | 93 075 | 117 724 | 70 297 | 46 259 | 14 187 | 9 851 |
| Wrocław | 1 190 947 | 1 190 127 | 950 024 | 227 184 | 12 919 | 820 | 820 | — | — |



Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. (dok.)

## *Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T. (fin)*

### B. Budynki i pomieszczenia własne dla urzędów ze służbą pocztową i telekomunikacyjną

### *B. Bâtiments et locaux appartenant à l'entreprise, occupés par le service postal et de la télécommunication*

31. XII 1947

| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem kubatura m³ *Cubature totale m³* | Poza klasowe *Non classés* | | Klasy urzędów — *Classes de bureaux* | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | I | | II | | III | | IV | | V | |
| | | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* |
| **Razem-*Total*** | **3 494 025** | **3** | **222 064** | **60** | **1 224 419** | **68** | **467 228** | **187** | **765 064** | **153** | **402 805** | **227** | **412 444** |
| Gdańsk | 480 449 | — | — | 12 | 196 792 | 9 | 79 125 | 23 | 98 611 | 20 | 45 969 | 25 | 59 961 |
| Katowice | 478 505 | — | — | 15 | 264 490 | 13 | 90 045 | 22 | 85 702 | 7 | 10 918 | 12 | 27 350 |
| Kraków | 149 948 | — | — | 4 | 110 259 | 2 | 17 629 | 5 | 15 668 | 5 | 6 392 | — | — |
| Lublin | 128 678 | — | — | 5 | 54 811 | 7 | 19 901 | 7 | 33 266 | 4 | 18 918 | 1 | 1 782 |
| Łódź | 94 207 | — | — | 3 | 49 823 | 4 | 24 838 | 2 | 3 680 | 2 | 15 866 | — | — |
| Olsztyn | 199 450 | — | — | 3 | 20 848 | 5 | 40 252 | 20 | 70 400 | 14 | 32 614 | 29 | 35 336 |
| Poznań | 487 994[1]) | — | — | 3 | 93 544 | 4 | 20 260 | 38 | 149 527 | 47 | 94 700 | 53 | 129 963 |
| Szczecin | 249 888 | — | — | 2 | 61 681 | 10 | 68 280 | 15 | 57 416 | 9 | 38 051 | 19 | 24 460 |
| Warszawa | 376 047 | 3 | 222 064 | 4 | 79 210 | 6 | 21 967 | 10 | 30 309 | 3 | 12 603 | 7 | 9 894 |
| Wrocław | 848 859[2]) | — | — | 9 | 292 961 | 8 | 84 932 | 45 | 220 485 | 42 | 126 783 | 81 | 123 698 |

[1]) Włączono kubaturę budynków dla 16 urzędów o ogólnej kubaturze 70 124 m³, które mają przejść pod zarząd państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. [2]) Włączono kubaturę budynków dla 84 urzędów o ogólnej kubaturze 136 254 m³, które mają przejść pod zarząd państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.

[1]) *Y compris la cubature des bâtiments pour 16 offices, de la cubature générale de 70 124 m³ destinés à passer sous l'administration de l'entreprise d'État P. P. T. T.* [2]) *Y compris la cubature des bâtiments pour 84 offices de la cubature générale de 136 254 m³ destinés à passer sous l'administration de l'entreprise d'État P. P. T. T.*

### C. Budynki i pomieszczenia wynajęte dla urzędów ze służbą pocztową i telekomunikacyjną

### *C. Bâtiments et locaux loués pour les bureaux de poste et de la télécommunication*

31. XII 1947

| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem kubatura m³ *Cubature totale m³* | Klasy urzędów — *Classes des bureaux* | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I | | II | | III | | IV | | V | |
| | | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* | Liczba urzędów *Nombre de bureaux* | Kubatura m³ *Cubature* |
| **Razem — *Total*** | **1 076 401** | **9** | **57 355** | **17** | **203 967** | **143** | **313 781** | **193** | **249 861** | **348** | **251 437** |
| Gdańsk | 269 590 | — | — | 2 | 116 534 | 14 | 84 495 | 19 | 35 000 | 30 | 33 561 |
| Katowice | 248 190 | 4 | 20 960 | 1 | 4 150 | 8 | 27 850 | 50 | 97 800 | 71 | 97 430 |
| Kraków | 196 826 | 1 | 12 743 | 5 | 48 807 | 38 | 79 860 | 35 | 28 342 | 78 | 27 074 |
| Lublin | 38 577 | — | — | — | — | 11 | 17 281 | 12 | 8 029 | 47 | 13 267 |
| Łódź | 90 291 | 1 | 12 701 | 3 | 20 896 | 21 | 32 725 | 17 | 14 977 | 27 | 8 992 |
| Olsztyn | 23 870 | — | — | 1 | 2 950 | 7 | 15 620 | 2 | 2 880 | 4 | 2 420 |
| Poznań | 77 143 | 1 | 3 303 | — | — | 9 | 18 946 | 12 | 19 567 | 31 | 35 327 |
| Szczecin | 65 801 | 2 | 7 648 | 3 | 5 199 | 3 | 10 554 | 7 | 25 139 | 9 | 17 261 |
| Warszawa | 65 293 | — | — | 2 | 5 431 | 32 | 26 450 | 42 | 17 307 | 51 | 16 105 |
| Wrocław | 820 | — | — | — | — | — | — | 2 | 820 | — | — |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# I. POCZTA — *POSTES*

## Tabl. 3. Instytucje ze służbą pocztową — *Établissements postaux*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem<br>*Total* | Urzędy — *Bureaux de poste*: razem<br>*total* | Urzędy: pozaklasowe<br>*non classés* | klasy — *classes*: I | II | III | IV | V | Agencje[1]<br>*Agences*[1] | Pośrednictwa *Bureaux d'entremise*: pocztowe[2]<br>*postaux*[2] | hotelowe[3]<br>*d'hôtels*[3] | Oddziały[4]<br>*Succursales*[4] | Kioski[5]<br>*Kiosques*[5] | Poczty peronowe i autobusowe[3]<br>*Postes sur les quais des gares de chemins de fer et d'autobus*[3] | Na jedną instytucję przypada *Un établissement par*: km² | mieszkańców<br>*habitants* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem—*Total* | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31.XII 1946 | 3 878 | 1 356 | 2 | 43 | 57 | 336 | 393 | 525 | 2 453 | 28 | 3 | 8 | 2 | 28 | *80* | *6 092* |
| „ „ 1947 | **4 120** | **1 337** | **2** | **37** | **53** | **323** | **345** | **577** | **2 599** | **136** | **1** | **12** | **3** | **32** | ***76*** | ***5 734*** |
| Gdańsk | 591 | 144 | — | 6 | 8 | 37 | 39 | 54 | 441 | — | — | — | — | 6 | *62* | *3 904* |
| Katowice | 421 | 190 | — | 10 | 10 | 30 | 57 | 83 | 206 | 18 | 1 | 2 | — | 4 | *41* | *7 347* |
| Kraków | 618 | 173 | — | 5 | 7 | 42 | 40 | 79 | 432 | 10 | — | — | — | 3 | *67* | *7 024* |
| Lublin | 336 | 87 | — | 2 | 3 | 18 | 16 | 48 | 243 | 4 | — | 1 | — | 1 | *108* | *7 933* |
| Łódź | 300 | 75 | — | 2 | 4 | 23 | 19 | 27 | 156 | 66 | — | — | — | 3 | *68* | *7 564* |
| Olsztyn | 228 | 79 | — | 2 | 2 | 26 | 16 | 33 | 142 | 6 | — | — | — | 1 | *135* | *3 230* |
| Poznań | 641 | 195 | — | 3 | 3 | 44 | 59 | 86 | 424 | 11 | — | 4 | 2 | 5 | *61* | *3 779* |
| Szczecin | 172 | 70 | — | 1 | 7 | 18 | 16 | 28 | 98 | — | — | 1 | — | 3 | *128* | *3 452* |
| Warszawa | 399 | 146 | 2 | 1 | 4 | 40 | 41 | 58 | 248 | 2 | — | 2 | — | 1 | *108* | *8 161* |
| Wrocław | 414 | 178 | — | 5 | 5 | 45 | 42 | 81 | 209 | 19 | — | 2 | 1 | 5 | *60* | *4 689* |

[1]) Agencje pocztowe spełniają wszystkie czynności służbowe wchodzące w zakres służby wykonawczej urzędów. [2]) Pośrednictwa pocztowe zajmują się przyjmowaniem i doręczaniem przesyłek listowych i awizów na paczki i przekazy oraz sprzedażą znaczków pocztowych. [3]) Pośrednictwa hotelowe i poczty peronowe zajmują się sprzedażą znaczków pocztowych i druków oraz przyjmowaniem przesyłek listowych i telegramów. [4]) Oddziały spełniają wszystkie czynności urzędu pocztowego i telekomunikacyjnego. [5]) Kioski spełniają te czynności jakie im powierzy Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów.

[1]) *Les agences de poste remplissent toutes les fonctions du service postal.* [2]) *Les bureaux d'entremise n'ont pour fonction que la réception et la remise de lettres, des avis et des mandats, ainsi que la vente de timbres-poste.* [3]) *Les bureaux d'entremise postal: dans les hôtels et les services sur les quais des gares accomplissent les fonctions de vente de timbres-poste et de formules d'affranchissement, ainsi que la réception d'envois de correspondance et de télégrammes.* [4]) *Les sections remplissent toutes les fonctions de bureau de poste et de la télécommunication.* [5]) *Les kiosques remplissent les fonctions qui leur sont confiées par la Direction du District Postaux et Télégraphiques.*

## Tabl. 4. Prywatni sprzedawcy znaczków pocztowych i druków płatnych
## *Vente privée de timbres-poste et de formules d'affranchissement*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Liczba sprzedawców *Nombre de vendeurs*: ogółem<br>*total* | w miejscowościach, w których *dans les localités*: są instytucje pocztowe<br>*pourvues de bureaux de poste* | nie ma instytucji pocztowych<br>*dépourvues de bureaux de poste* | Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Liczba sprzedawców *Nombre de vendeurs*: ogółem<br>*total* | w miejscowościach, w których *dans les localités*: są instytucje pocztowe<br>*pourvues de bureaux de poste* | nie ma instytucji pocztowych<br>*dépourvues de bureaux de poste* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem—*Total* | | | | Lublin | 625 | 473 | 152 |
| 31.XII 1946 | 3 238 | 2 532 | 706 | Łódź | 458 | 345 | 113 |
| „ „ 1947 | **5 623** | **3 906** | **1 717** | Olsztyn | 178 | 142 | 36 |
| | | | | Poznań | 1 083 | 630 | 453 |
| Gdańsk | 468 | 420 | 48 | Szczecin | 93 | 93 | – |
| Katowice | 1 447 | 799 | 648 | Warszawa | 176 | 175 | 1 |
| Kraków | 281 | 218 | 63 | Wrocław | 814 | 611 | 203 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 5. Skrzynki pocztowe
## *Boîtes aux lettres*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux*<br>*et Télégraphiques* | Liczba skrzynek — *Nombre de boîtes* | | | | | Na skrzynkę przypada mieszkańców<br>*Nombre d'habitants par boîte* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem<br>*total* | w miejscowościach, w których *dans les localités* | | w pocztach ruchomych<br>*boîtes mobiles* | w autobusach<br>*boîtes d'autobus* | |
| | | są instytucje pocztowe<br>*pourvues de bureaux de poste* | nie ma instytucji pocztowych<br>*dépourvues de bureaux de poste* | | | |
| Razem — *Total* .. 31. XII 1946 | 16 918 | 10 312 | 5 933 | 632 | 41 | *1 396* |
| „ „ 1947 | **19 716** | **12 815** | **6 558** | **818** | **25** | *1 198* |
| Gdańsk | 2 759 | 1 390 | 1 208 | 157 | 4 | *836* |
| Katowice | 2 607 | 2 014 | 491 | 102 | — | *1 186* |
| Kraków | 3 327 | 2 411 | 796 | 120 | — | *1 305* |
| Lublin | 802 | 642 | 130 | 30 | — | *3 324* |
| Łódź | 1 324 | 630 | 677 | 15 | 2 | *1 714* |
| Olsztyn | 606 | 580 | — | 24 | 2 | *1 215* |
| Poznań | 5 028 | 2 122 | 2 675 | 216 | 15 | *482* |
| Szczecin | 408 | 316 | 58 | 32 | 2 | *1 455* |
| Warszawa | 991 | 824 | 111 | 56 | — | *3 286* |
| Wrocław | 1 864 | 1 386 | 412 | 66 | — | *1 041* |

## Tabl. 6. Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich
## *Établissements postaux avec service des facteurs de campagne*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux*<br>*et Télégraphiques* | Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich<br>*Bureaux avec service des facteurs de campagne* | Rejony listonoszów wiejskich<br>*Régions des facteurs de campagne* | | | Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich<br>*Bureaux avec service des facteurs de campagne* | Rejony listonoszów wiejskich<br>*Régions des facteurs de campagne* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ogółem<br>*total* | z doręczaniem *avec distribution* | | | | ogółem<br>*total* | z doręczaniem *avec distributions* | |
| | | | codziennie<br>*quotidiennes* | nie każdego dnia<br>*non quotidiennes* | | | | codziennie<br>*quotidiennes* | nie każdego dnia<br>*non quotidiennes* |
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 2 225 | 5 331 | 2 726 | 2 605 | Lublin | 168 | 484 | — | 484 |
| „ „ 1947 | **2 685** | **6 555** | **1 929** | **4 626** | Łódź | 190 | 641 | 48 | 593 |
| | | | | | Olsztyn | 31 | 55 | 35 | 20 |
| | | | | | Poznań | 598 | 1 423 | 995 | 428 |
| Gdańsk | 548 | 1 380 | 424 | 956 | Szczecin | 153 | 343 | 34 | 309 |
| Katowice | 257 | 503 | 227 | 276 | Warszawa | 260 | 773 | 52 | 721 |
| Kraków | 254 | 694 | 93 | 601 | Wrocław | 226 | 259 | 21 | 238 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 7. Urządzenia do przewozu poczty — *Installations pour le transport de la poste*

31. XII 1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Na kolejach — *Sur les voies ferrées* | | | | | Przedsiębiorstwa przewozu poczty na drogach kołowych *Entreprises de transport postal sur routes* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | ambulanse[1]) *ambulances*[1]) | | konwoje[2]) *convois*[2]) | | ogółem *total* | zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale* | przez inne przedsiębiorstwa *assurés par d'autres entreprises* |
| | | urzędnicze *avec fonctionnaires* | konduktorskie *avec conducteurs* | pocztowe *postaux* | kolejowe *de chemin de fer* | | | |
| Razem — *Total* ...31. XII 1946 | 966 | 318 | 176 | 444 | 28 | 718 | 88 | 630 |
| „ „ 1947 | 1 155 | 390 | 165 | 490 | 110 | 955 | 167 | 788 |
| Gdańsk | 186 | 44 | 47 | 75 | 20 | 46 | 10 | 36 |
| Katowice | 143 | 68 | 4 | 62 | 9 | 44 | 6 | 38 |
| Kraków | 118 | 44 | 16 | 40 | 18 | 305 | 14 | 291 |
| Lublin | 50 | 20 | 2 | 20 | 8 | 296 | 120 | 176 |
| Łódź | 76 | 22 | 8 | 40 | 6 | 15 | 2 | 13 |
| Olsztyn | 66 | 16 | 8 | 36 | 6 | 43 | 1 | 42 |
| Poznań | 193 | 58 | 50 | 59 | 26 | 78 | 8 | 70 |
| Szczecin | 62 | 10 | 16 | 31 | 5 | 5 | — | 5 |
| Warszawa | 112 | 48 | 8 | 47 | 9 | 79 | — | 79 |
| Wrocław | 149 | 60 | 6 | 80 | 3 | 44 | 6 | 38 |

[1]) Ambulans jest to wagon lub przedział pocztowy, który służy do przewozu ładunku pocztowego oraz do rozdzielania przesyłek w czasie jazdy. Ambulanse urzędnicze mają obsadę z urzędników i pracowników fizycznych, a ambulanse konduktorskie mają obsadę złożoną tylko z pracowników fizycznych. [2]) Konwój pocztowy jest to wagon lub przedział, który służy tylko do przewozu ładunku pocztowego; przez konwój kolejowy należy rozumieć przewóz poczty listowej przez konduktorów kolejowych.

[1]) *Une ambulance est un wagon ou un compartiment aménagé pour le transport et la distribution des envois postaux pendant le transport. Les ambulances avec fonctionnaires sont désservies par un personnel composé d'un employé et de fonctionnaires subalternes; les ambulances avec conducteurs ne sont désservies que par des fonctionnaires de poste subalterns.* [2]) *Un convoi est un wagon ou un compartiment, destiné uniquement au transport des envois postaux sous la surveillance d'un fonctionnaire de poste (convoi postal) ou bien d'un fonctionnaire de chemin de fer (convoi de chemin de fer).*

## Tabl. 8. Tabor do przewozu poczty i konie — *Moyens et chevaux pour le transport de la poste*

31. XII 1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Na kolejach — *Sur les voies ferrées* | | | | | Na drogach kołowych — *Sur les routes* | | | | | | | Konie — *Chevaux* | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | wagony pocztowe *wagons de poste* | | | | przedziały pocztowe w wagonach *compartiments postaux dans les wagons* | zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale* | | | | innych przedsiębiorstw *appartenant aux autres entreprises* | | | ogółem *total* | zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale* | innych przedsiębiorstw *appartenant aux autres entreprises* |
| | ogółem *total* | czterosiowe — *quatre essieux* | trzysiowe — *trois essieux* | dwusiowe — *deux essieux* | | samochody *automobiles* | motocykle i rowery *motocycles et bicyclettes* | wozy i sanie *voitures et traîneaux* | wózki *charrettes* | samochody *automobiles* | motocykle *motocycles* | wozy i sanie *voitures et traîneaux* | | | |
| Razem — *Total* 31.XII 1946 | 348 | 126 | 98 | 124 | 98 | 495 | 552 | 386 | 2 010 | 174 | 2 | 510 | 641 | 49 | 592 |
| „ „ 1947 | 403 | 141 | 106 | 156 | 159 | 665 | 370 | 414 | 2 890 | 159 | 1 | 706 | 804 | 40 | 764 |
| Gdańsk | 56 | 17 | 13 | 26 | 38 | 102 | 60 | 59 | 490 | 9 | — | 7 | 31 | — | 31 |
| Katowice | 43 | 12 | 12 | 19 | 7 | 37 | 112 | 37 | 516 | 2 | — | 38 | 44 | 6 | 38 |
| Kraków | 49 | 18 | 12 | 19 | 10 | 31 | 35 | 57 | 254 | 18 | — | 258 | 273 | 2 | 271 |
| Lublin | 19 | 11 | 1 | 7 | 8 | 20 | — | — | 44 | 40 | — | 130 | 142 | - | 142 |
| Łódź | 35 | 13 | 7 | 15 | 15 | 75 | — | 33 | 153 | 13 | — | 53 | 56 | — | 56 |
| Olsztyn | 12 | 3 | 5 | 4 | 9 | 15 | — | — | 43 | 1 | — | 41 | 42 | 1 | 41 |
| Poznań | 67 | 21 | 20 | 26 | 26 | 115 | 11 | 109 | 599 | 30 | — | 70 | 78 | 8 | 70 |
| Szczecin | 13 | 4 | 1 | 8 | 7 | 67 | 22 | 25 | 168 | 2 | — | 5 | 22 | 14 | 8 |
| Warszawa | 54 | 25 | 16 | 13 | 13 | 161 | 26 | — | 340 | 44 | — | 67 | 67 | — | 67 |
| Wrocław | 55 | 17 | 19 | 19 | 26 | 42 | 104 | 94 | 283 | — | 1 | 37 | 49 | 9 | 40 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 9. Komunikacja pocztowa — *Communication postale*

### A. Przeloty [1]) — *Parcours par avion* [1])

1947

| Ogółem — *Total* | Wewnątrz Państwa *A l'intérieur du pays* | Z Polski za granicę *De la Pologne à l'étranger* | Z zagranicy do Polski *De l'étranger en Pologne* |
|---|---|---|---|
| 5 520 | 4 863 | 342 | 315 |

[1]) W 1947 roku czynne były w Polsce następujące linie lotnicze eksploatowane przez:

1. Gdańsk—Warszawa
2. Warszawa—Katowice
3. „ —Kraków
4. „ —Wrocław
5. Gdańsk—Łódź—Katowice
6. Szczecin—Poznań—Warszawa

A) Polskie Linie Lotnicze „Lot"
7. Warszawa—Berlin
8. „ —Stockholm
9. „ —Paryż
10. „ —Praga
11. „ —Bukareszt
12. „ —Budapeszt—Belgrad

B) Tow. „A. B. A."
1. Stockholm—Warszawa

C) Tow. „C. S. A."
1. Praga—Warszawa

D) Tow. „Maszowlet"
1. Budapeszt—Warszawa

E) Tow. „Swissair"
1. Zurich—Praga—Warszawa

F) Tow. „J A T"
1. Belgrad—Praga—Warszawa

[1]) *Les lignes aériennes suivantes fonctionnaient en Pologne en 1947:*

*1. Gdańsk—Warszawa*
*2. Warszawa—Katowice*
*3. „ —Kraków*
*4. „ —Wrocław*
*5. Gdańsk—Łódź—Katowice*
*6. Szczecin—Poznań—Warszawa*

*A) Lignes Aériennes Polonaises „Lot"*
*7. Warszawa—Berlin*
*8. „ —Stockholm*
*9. „ —Paris*
*10. „ —Prague*
*11. „ —Bucarest*
*12. „ —Budapest—Beograd*

*B) Société „A. B. A."*
*1. Stockholm—Warszawa*

*C) Société „C. S. A."*
*1. Prague—Warszawa*

*D) Société „Maszowlet"*
*1. Budapest—Warszawa*

*E) Société „Swissair"*
*1. Zurich—Prague—Warszawa*

*F) Société „J A T"*
*1. Belgrad—Prague—Warszawa*

### B. Przewóz na kolejach — *Transport sur les voies ferrées*

1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Długość linii kolejowych, na których odbywa się przewóz poczty [1]) *Longueur des voies ferrées exploitées pour le transport de la poste* [1]) | Roczny przebieg wagonów pocztowych *Parcours annuel des wagons de poste* | | | | Przeciętny dzienny przebieg wagonów pocztowych *Moyen parcours journalier des wagons de poste* | | | | 1 *km* linii kolejowej poczta przebiega w ciągu doby razy *Nombre des parcours de la poste sur 1 km de la voie ferrée par jour* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ogółem *total* | ambulansów *ambulances postales* | konwojów pocztowych *convois postaux* | konwojów kolejowych *convois de chemins de fer* | ogółem *total* | ambulansów *ambulances postales* | konwojów pocztowych *convois postaux* | konwojów kolejowych *convois de chemins de fer* | |
| | w kilometrach — *en kilomètres* | | | | | | | | | |
| Razem—*Total* | | | | | | | | | | |
| 1946 | 20 475 | 26 998 991 | 22 932 013 | 2 844 532 | 1 222 446 | 73 679 | 62 813 | 8 741 | 2 125 | *3,6* |
| **1947** | **23 418** | **32 562 892** | **26 038 851** | **3 966 386** | **2 557 655** | **89 003** | **70 966** | **10 953** | **7 084** | ***3,8*** |
| Gdańsk | 3 194 | 5 575 446 | 4 512 321 | 451 380 | 611 745 | 15 327 | 12 364 | 1 239 | 1 724 | *4,8* |
| Katowice | 2 988 | 3 578 684 | 3 063 540 | 367 684 | 147 460 | 9 976 | 8 396 | 1 176 | 404 | *3,3* |
| Kraków | 2 077 | 3 083 520 | 2 821 450 | 205 130 | 56 940 | 7 880 | 7 274 | 450 | 156 | *3,8* |
| Lublin | 1 129 | 2 239 042 | 1 845 440 | 203 072 | 190 530 | 6 142 | 5 056 | 564 | 522 | *5,4* |
| Łódź | 1 019 | 2 226 875 | 1 819 900 | 287 620 | 119 355 | 6 101 | 4 986 | 788 | 327 | *6,0* |
| Olsztyn | 1 461 | 1 066 530 | 574 510 | 355 510 | 136 510 | 2 922 | 1 574 | 974 | 374 | *2,0* |
| Poznań | 3 608 | 5 748 060 | 4 435 520 | 637 290 | 675 250 | 15 748 | 12 152 | 1 746 | 1 850 | *4,4* |
| Szczecin | 2 628 | 3 614 230 | 3 024 390 | 374 125 | 215 715 | 9 918 | 8 286 | 1 025 | 607 | *3,8* |
| Warszawa | 1 503 | 2 885 760 | 2 065 680 | 485 280 | 334 800 | 8 016 | 5 738 | 1 348 | 930 | *5,3* |
| Wrocław | 3 811 | 2 544 745 | 1 876 100 | 599 295 | 69 350 | 6 973 | 5 140 | 1 643 | 190 | *1,8* |

[1]) W jednym kierunku bez względu na liczbę i rodzaj kursów pocztowych.
[1]) *Dans une seule direction, sans tenir compte du nombre et du genre des parcours.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 9. Komunikacja pocztowa (dok.) — *Communication postale (fin)*

### C. Przewóz na drogach kołowych — *Transport sur les routes*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Długość dróg kołowych, na których odbywa się przewóz poczty[1]<br>*Longueur du réseaux des routes sur lesquelles s'effectue le transport de la poste*[1] | Roczny przebieg<br>*Parcours annuel* | Przeciętny dzienny przebieg<br>*Parcours moyen p r jour*<br>ogółem<br>*total* | końmi<br>*par chevaux* | tramwajami<br>*en tramway* | samochodami<br>*en automobile* | motocyklami<br>*en motocyclette* | na rowerach<br>*à bicyclette* | posłańcy piesi<br>*par coureurs pédestres* | 1 km drogi kołowej poczta przebiega w ciągu doby razy<br>*Nombre de parcours de la poste sur 1 km par jour* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | w kilometrach — *en kilomètres* | | | | | | | | | |
| Razem — *Total* .....1946 | 26 891 | 17 951 341 | 50 020 | 8 564 | 772 | 18 678 | 28 | 11 463 | 10 515 | *1,9* |
| **1947** | **24 757** | **18 553 699** | **53 209** | **10 027** | **838** | **21 504** | **25** | **11 601** | **9 214** | ***2,1*** |
| Gdańsk ..... | 2 987 | 2 472 875 | 6 775 | 138 | — | 2 443 | — | 937 | 3 257 | *2,3* |
| Katowice ..... | 1 840 | 892 800 | 2 480 | 240 | 20 | 510 | — | 1 390 | 320 | *1,3* |
| Kraków ..... | 4 566 | 2 380 037 | 6 397 | 3 834 | — | 1 394 | — | 91 | 1 078 | *1,4* |
| Lublin ..... | 2 904 | 1 839 090 | 5 986 | 2 104 | — | 3 408 | — | 110 | 364 | *2,1* |
| Łódź ..... | 1 435 | 430 500 | 2 870 | 610 | 100 | 1 280 | — | 860 | 20 | *2,0* |
| Olsztyn ..... | 1 200 | 955 972 | 2 334 | 410 | — | 1 127 | — | 680 | 117 | *1,9* |
| Poznań ..... | 4 428 | 4 424 895 | 12 123 | 1 463 | 672 | 3 420 | 25 | 5 231 | 1 312 | *2,7* |
| Szczecin ..... | 708 | 667 980 | 1 830 | 72 | 12 | 553 | — | 672 | 521 | *2,6* |
| Warszawa ..... | 3 207 | 2 992 320 | 8 312 | 712 | — | 6 189 | — | 652 | 759 | *2,6* |
| Wrocław ..... | 1 482 | 1 497 230 | 4 102 | 444 | 34 | 1 180 | — | 978 | 1 466 | *2,8* |

[1]) W jednym kierunku bez względu na liczbę i rodzaj kursów pocztowych.
[1]) *En une seule direction, sans considérer le nombre et le genre des courses postales.*

### C. Przewóz na drogach kołowych (dok.) — *Transport sur les routes (fin)*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Liczba połączeń pocztowych[1]<br>*Nombre de communications postales*[1]<br>ogółem<br>*total* | w tym łączących instytucje pocztowe ze stacjami kolejowymi<br>*dont celles entre les établissements postaux et les gares de chemin de fer* | Liczba szlaków, na których przewóz poczty odbywa się tam i z powrotem<br>*Nombre de voies sur lesquelles s'effectue le transport de la poste (aller et retour)*<br>więcej niż<br>*plus de* 2 | 2 | 1 | 6 | 5 | 4 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | razy dziennie — *fois par jour* | | | razy tygodniowo — *fois par semaine* | | | |
| Razem — *Total*.....1946 | 4 610 | 2 708 | 678 | 1 144 | 895 | 749 | 4 | 2 | 245 |
| **1947** | **5 427** | **3 225** | **900** | **1 129** | **874** | **761** | — | **3** | **217** |
| Gdańsk ..... | 1 800 | 1 212 | 120 | 249 | 223 | 15 | — | — | — |
| Katowice ..... | 409 | 247 | 131 | 84 | 194 | 64 | — | — | 41 |
| Kraków ..... | 459 | 214 | 92 | 114 | 25 | 188 | — | — | 40 |
| Lublin ..... | 613 | 316 | 31 | 63 | 20 | 199 | — | 1 | 12 |
| Łódź ..... | 231 | 92 | 55 | 56 | 5 | 111 | — | 2 | 2 |
| Olsztyn ..... | 258 | 116 | 29 | 62 | 34 | 48 | — | — | 10 |
| Poznań ..... | 718 | 497 | 231 | 256 | 181 | 45 | — | — | 5 |
| Szczecin ..... | 168 | 94 | 32 | 57 | 74 | — | — | — | 5 |
| Warszawa ..... | 392 | 164 | 77 | 56 | 56 | 42 | — | — | 68 |
| Wrocław ..... | 379 | 273 | 102 | 132 | 62 | 49 | — | — | 34 |

[1]) Jazdę względnie chód tam i z powrotem liczono za jedno połączenie.
[1]) *Chaque course — aller et retour — a été comptée pour une seule.*



Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma —

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów | Ogółem przesyłek listowych *Total des envois de correspondance* | Przesyłki listowe podlegające opłacie — *Envois de correspondance soumis à la taxe*: listy — *lettres*: opłacone *affranchies* | listy: nie-opłacone *non affranchies* | kartki pocztowe *cartes postale*: pojedyńcze *simples* | kartki: podwójne (z odpowiedzią) *doubles (avec réponse)* | druki — *imprimés*: zwykłe *ordinaires* | druki: bez-adresowe *à adresses multiples* | druki: ulotki *feuilles volantes* | papiery handlowe *papier commerciaux* | próbki towarów *échantillons de marchandises* | przesyłki mieszane *envois d'objets groupés* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | w tysiącach sztuk — | | | | | | | | | | |
| **a. Ruch krajowy [1]) —** | | | | | | | | | | | |
| Razem .....1946 | 449 458 | 308 205 | 9 723 | 84 086 | 1 106 | 26 337 | 1 988 | 1 746 | 2 498 | 701 | 1 144 |
| **1947** | **657 157** | **470 059** | **4 648** | **99 346** | **701** | **46 134** | **4 101** | **3 714** | **5 563** | **1 680** | **2 983** |
| Gdańsk ..... | 86 078 | 63 360 | 856 | 11 690 | 62 | 5 960 | 536 | 137 | 859 | 268 | 379 |
| Katowice ..... | 94 951 | 69 912 | 669 | 13 091 | 86 | 6 007 | 336 | 195 | 718 | 296 | 252 |
| Kraków ..... | 93 438 | 60 846 | 636 | 21 408 | 116 | 5 686 | 504 | 128 | 835 | 267 | 642 |
| Lublin ..... | 33 334 | 26 221 | 300 | 3 065 | 20 | 1 905 | 297 | 30 | 285 | 78 | 156 |
| Łódź ..... | 37 193 | 24 498 | 324 | 4 551 | 29 | 5 464 | 162 | 48 | 422 | 74 | 179 |
| Olsztyn ..... | 17 473 | 14 211 | 141 | 1 631 | — | 716 | 98 | 30 | 70 | 18 | 44 |
| Poznań ..... | 82 711 | 60 923 | 498 | 9 156 | 138 | 4 824 | 1 290 | 1 860 | 1 198 | 327 | 221 |
| Szczecin ..... | 24 048 | 18 630 | 108 | 2 822 | — | 1 372 | 71 | 11 | 150 | 55 | 139 |
| Warszawa ..... | 93 136 | 67 949 | 687 | 16 050 | 150 | 3 244 | 426 | 978 | 451 | 176 | 734 |
| Wrocław ..... | 94 795 | 63 509 | 429 | 15 882 | 100 | 10 956 | 381 | 297 | 575 | 121 | 237 |
| **w tym — Ruch miejscowy [1]) —** | | | | | | | | | | | |
| Razem .....1946 | 36 496 | 22 352 | 1 051 | 5 947 | 128 | 5 398 | 84 | 35 | 210 | 46 | 103 |
| **1947** | **34 352** | **20 816** | **540** | **4 817** | **107** | **6 224** | **98** | **266** | **341** | **69** | **167** |
| Gdańsk ..... | 6 413 | 4 469 | 42 | 765 | 8 | 592 | 42 | — | 75 | 12 | 35 |
| Katowice ..... | 3 067 | 1 670 | 52 | 580 | 2 | 521 | 4 | 164 | 24 | 5 | 4 |
| Kraków ..... | 8 047 | 4 800 | 207 | 1,110 | 12 | 1 562 | 11 | 32 | 100 | 39 | 55 |
| Lublin ..... | 676 | 521 | 13 | 53 | 2 | 71 | — | — | 3 | — | 6 |
| Łódź ..... | 3 463 | 2 381 | 44 | 594 | 2 | 348 | 3 | 1 | 15 | — | 3 |
| Olsztyn ..... | 692 | 424 | 6 | 71 | — | 180 | — | — | 1 | — | — |
| Poznań ..... | 4 519 | 2 360 | 57 | 884 | 33 | 812 | 21 | 68 | 85 | 11 | 19 |
| Szczecin ..... | 632 | 504 | 17 | 57 | — | 41 | 2 | — | 3 | — | — |
| Warszawa ..... | 5 880 | 3 110 | 91 | 613 | 44 | 1 862 | 13 | 1 | 32 | 2 | 42 |
| Wrocław ..... | 963 | 577 | 11 | 90 | 4 | 235 | 2 | — | 3 | — | 3 |

[1]) Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma doręczone.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Envois de correspondance, journaux et périodiques

1947

| Przesyłki listowe wolne od opłaty *Envois de correspondance franc de port* | | Pomiędzy przesyłkami listowymi było — *Nombre d'envois de correspondance* | | | | | | | | Dzienniki i czasopisma *Journaux et périodiques* | Années Districts Postaux et Télégraphiques |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | poleconych *recommandés* | | | | | | | | | |
| | | opłaconych *affranchis* | | | | | | | | | |
| zarządu pocztowego *de la Direction des Postes* | urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych *des institutions publiques et privées et des particuliers* | ogółem *total* | w tym urzędowych *dont envois officiels* | wolnych od opłaty *franc de port* | opłaconych znaczkami pocztowymi opłaty urzędowej *affranchis au moyen de timbres-poste* | opłaconych przez P.K.O. w interesie służby *payés par la Caisse Postale d'Épargne dans l'intérêt du service* | do doręczenia przez umyślnego posłańca *à remettre par courrier exprès* | za zwrotnym poświadczeniem odbioru *contre avis de réception* | przewiezionych samolotami *transportés par avion* | | |
| *En milliers de pièces* | | | | | | | | | | | |

### a. Service intérieur [1])

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 267 | 6 654 | 21 757 | 5 406 | 2 491 | 14 655 | 952 | 1 978 | 7 119 | . | 108 678 | 1946 Total |
| **12 115** | **6 113** | **29 437** | **5 362** | **3 643** | **21 632** | **1 166** | **2 368** | **14 148** | **1 692** | **153 202** | **1947** |
| 1 321 | 650 | 3 185 | 351 | 537 | 3 100 | 116 | 245 | 1 449 | 177 | 26.319 | Gdańsk |
| 2 197 | 1 192 | 4 143 | 620 | 643 | 3 748 | 149 | 347 | 1 613 | 193 | 10 663 | Katowice |
| 1 802 | 568 | 4 867 | 1 049 | 488 | 2 353 | 186 | 416 | 1 444 | 246 | 17 155 | Kraków |
| 712 | 265 | 1 985 | 375 | 170 | 1 264 | 71 | 90 | 418 | 181 | 8 927 | Lublin |
| 988 | 454 | 2 067 | 265 | 221 | 1 970 | 177 | 215 | 1 067 | 61 | 7 576 | Łódź |
| 281 | 233 | 852 | 280 | 138 | 746 | 20 | 62 | 278 | 95 | 6 342 | Olsztyn |
| 1 790 | 486 | 2 673 | 640 | 376 | 3 464 | 177 | 166 | 2 506 | 145 | 24 697 | Poznań |
| 367 | 323 | 1 437 | 162 | 351 | 882 | 23 | 34 | 114 | — | 3 731 | Szczecin |
| 859 | 1 432 | 3 089 | 923 | 422 | 2 672 | 180 | 507 | 637 | 330 | 33 996 | Warszawa |
| 1 798 | 510 | 5 139 | 697 | 297 | 1 433 | 67 | 286 | 4 622 | 264 | 13 802 | Wrocław |

### Dont Service local [1])

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 575 | 567 | 2 768 | 744 | 213 | 2 383 | 194 | 48 | 1 811 | — | — | 1946 Total |
| **577** | **330** | **2 077** | **479** | **384** | **2 057** | **92** | **125** | **1 939** | — | — | **1947** |
| 290 | 83 | 381 | 123 | 92 | 459 | 37 | 9 | 424 | — | — | Gdańsk |
| 30 | 11 | 188 | 40 | 79 | 172 | 3 | 2 | 289 | — | — | Katowice |
| 52 | 67 | 390 | 71 | 21 | 380 | 19 | 53 | 337 | — | — | Kraków |
| 6 | 1 | 90 | 34 | 4 | 55 | 2 | 21 | 60 | — | — | Lublin |
| 50 | 22 | 232 | 24 | 28 | 129 | 1 | 9 | 193 | — | — | Łódź |
| 10 | — | 75 | 22 | 10 | 25 | — | 8 | 25 | — | — | Olsztyn |
| 48 | 121 | 228 | 74 | 71 | 466 | 24 | 15 | 481 | — | — | Poznań |
| 7 | 1 | 41 | 13 | 1 | 20 | — | — | 19 | — | — | Szczecin |
| 53 | 17 | 354 | 46 | 64 | 264 | 6 | 6 | 37 | — | — | Warszawa |
| 31 | 7 | 98 | 32 | 14 | 87 | — | 2 | 74 | — | — | Wrocław |

[1]) *Corres ondance, journaux et périodiques livrés.*



Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma (c. d.) —

| Lata<br>Kraj przeznaczenia | Ogółem przesyłek listowych<br>*Total des envois de correspondance* | Przesyłki listowe podlegające opłacie — *Envois de correspondance soumis à la taxe*<br>listy — *lettres*<br>oplacone<br>*affranchies* | listy — *lettres*<br>nie-oplacone<br>*non affranchies* | kartki pocztowe<br>*cartes postales*<br>pojedyncze<br>*simples* | kartki pocztowe<br>*cartes postales*<br>podwójne (z odpowiedzią)<br>*doubles (avec réponse)* | druki<br>*imprimés* | papiery handlowe<br>*papiers commerciaux* | próbki towarów<br>*échantillons de marchandises* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | w sztukach — | | | | | | | |
| | | | | | | | | **b. Ruch zagraniczny — z Polski za granicę —** |
| Razem ..... 1946 | 32 000 786 | 28 357 192 | 88 508 | 3 377 772 | — | 78 166 | 12 144 | 17 188 |
| **1947** | **51 914 694** | **46 852 466** | **54 894** | **4 389 118** | **35 316** | **439 018** | **5 006** | **27 620** |
| **Kraje europejskie** ..... | **42 145 564** | **37 680 912** | **49 162** | **3 919 078** | **33 990** | **330 580** | **4 902** | **24 812** |
| Austria ..... | 341 106 | 274 504 | 452 | 35 346 | — | 21 152 | — | 400 |
| Belgia ..... | 352 804 | 299 674 | 1 486 | 30 320 | 156 | 17 476 | 104 | 832 |
| Bułgaria ..... | 6 310 | 5 382 | — | 928 | — | — | — | — |
| Czechosłowacja ..... | 543 480 | 386 636 | 152 | 111 472 | 856 | 41 340 | 840 | 780 |
| Dania ..... | 252 920 | 216 236 | 260 | 25 464 | 312 | 7 932 | 1 040 | 468 |
| Finlandia ..... | 21 602 | 18 708 | 104 | 1 434 | — | 940 | 260 | — |
| Francja ..... | 1 885 484 | 1 657 682 | 4 446 | 150 768 | 1 924 | 47 004 | 52 | 1 196 |
| Grecja ..... | 33 090 | 28 782 | — | 2 520 | — | 1 684 | 52 | — |
| Hiszpania ..... | 1 120 | 1 016 | — | 104 | — | — | — | — |
| Holandia ..... | 141 186 | 118 910 | 104 | 15 072 | 52 | 6 256 | — | 360 |
| Jugosławia ..... | 117 386 | 92 650 | 312 | 18 236 | 104 | 4 832 | — | 52 |
| Niemcy ..... | 31 072 584 | 28 138 872 | 28 340 | 2 801 536 | 15 860 | 36 192 | 156 | 13 104 |
| Norwegia ..... | 53 612 | 45 324 | — | 4 320 | — | 3 916 | — | 52 |
| Portugalia ..... | 2 408 | 1 676 | — | 732 | — | — | — | — |
| Rumunia ..... | 54 020 | 45 168 | — | 5 944 | — | 2 752 | — | 52 |
| Szwajcaria ..... | 242 918 | 205 762 | 52 | 25 792 | 360 | 9 548 | — | 520 |
| Szwecja ..... | 313 796 | 262 274 | — | 32 338 | 272 | 16 380 | 1 232 | 676 |
| Turcja (europ.) ..... | 5 800 | 5 388 | — | 360 | — | 52 | — | — |
| Węgry ..... | 48 392 | 37 952 | — | 7 820 | — | 2 412 | — | 156 |
| Wielka Brytania ..... | 4 265 012 | 3 765 340 | 4 604 | 394 132 | 1 718 | 85 456 | 728 | 3 420 |
| Włochy ..... | 348 378 | 288 850 | 156 | 46 960 | 364 | 10 280 | 52 | 832 |
| Z. S. R. R. (europ.) ..... | 2 042 156 | 1 784 126 | 8 694 | 207 480 | 12 012 | 14 976 | 386 | 1 912 |
| **Kraje pozaeuropejskie** .... | **9 769 130** | **9 171 554** | **5 732** | **470 040** | **1 326** | **108 438** | **104** | **2 808** |
| Afryka ..... | 107 102 | 95 364 | 156 | 8 764 | 52 | 2 194 | — | — |
| Egipt ..... | 57 696 | 51 560 | 156 | 4 092 | 52 | 1 264 | — | — |
| Marokko i Trypolis ..... | 6 734 | 5 580 | — | 772 | — | 382 | — | — |
| Tunis ..... | 8 172 | 7 548 | — | 624 | — | — | — | — |
| Pozostałe kraje Afryki ..... | 34 500 | 30 676 | — | 3 276 | — | 548 | — | — |
| Ameryka ..... | 9 158 092 | 8 647 138 | 4 914 | 402 404 | 1 014 | 92 636 | — | 2 184 |
| Argentyna ..... | 349 178 | 324 140 | 442 | 19 890 | 182 | 4 264 | — | 52 |
| Brazylia ..... | 334 916 | 306 838 | 52 | 20 696 | 104 | 6 656 | — | 208 |
| Kanada ..... | 1 258 894 | 1 185 490 | 1 664 | 57 656 | 364 | 11 792 | — | 520 |
| Meksyk ..... | 58 780 | 50 928 | — | 6 500 | — | 1 300 | — | — |
| Stany Zjednoczone Ameryki ..... | 7 019 504 | 6 656 842 | 2 600 | 287 018 | 364 | 65 504 | — | 1 404 |
| Pozostałe kraje Ameryki ..... | 136 820 | 122 900 | 156 | 10 644 | — | 3 120 | — | — |
| Australia ..... | 15 188 | 13 112 | — | 1 524 | — | 552 | — | — |
| Azja ..... | 488 748 | 415 940 | 662 | 57 348 | 260 | 13 056 | 104 | 624 |
| Palestyna ..... | 257 712 | 211 288 | 350 | 32 964 | 260 | 11 992 | 52 | 468 |
| Z. S. R. R. (azjat.) ..... | 195 836 | 172 168 | 260 | 21 824 | — | 960 | 52 | 156 |
| Pozostałe kraje Azji ..... | 35 200 | 32 484 | 52 | 2 560 | — | 104 | — | — |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Envois de correspondance, journaux et périodiques (suite)

1957

| Przesyłki listowe wolne od opłaty — Envois de correspondance franc de port: zarządu pocztowego — de la Direction des Postes | Przesyłki listowe wolne od opłaty — Envois de correspondance franc de port: urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych — des institutions publiques et privées et des particuliers | Pomiędzy przesyłkami listowymi było — Nombre d'envois de correspondance: poleconych — recommandés: opłaconych — affranchis | poleconych — recommandés: wolnych od opłaty — franc de port | do doręczenia przez umyślnego posłańca — à remettre par courrier exprès | za zwrotnym poświadczeniem odbioru — contre avis de réception | przewiezionych samolotami — transportés par avion | Dzienniki i czasopisma — Journaux et périodiques | Années — Pays de destination |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| nombre de pièces | | | | | | | | |
| **b. Service international de la Pologne à l'étranger** | | | | | | | | |
| 8 606 | 61 210 | 6 166 560 | 4 862 | 51 282 | 48 382 | 3 759 654 | 259 376 | 1946 Total |
| **8 492** | **102 764** | **6 216 766** | **2 908** | **96 788** | **30 406** | **5 422 542** | **967 500** | **1947** |
| **5 450** | **96 678** | **3 179 646** | **2 128** | **57 644** | **16 940** | **2 281 182** | **912 100** | **Pays d'Europe** |
| 52 | 9 200 | 55 100 | — | 1 040 | 182 | 34 016 | 55 200 | Autriche |
| 260 | 2 496 | 87 950 | 52 | 1 118 | 260 | 61 316 | 47 000 | Belgique |
| — | — | 900 | — | — | — | 340 | 900 | Bulgarie |
| 156 | 1 248 | 122 988 | 312 | 4 498 | 364 | 45 056 | 83 100 | Tchécoslovaquie |
| 728 | 480 | 22 800 | — | 520 | 52 | 29 224 | 17 000 | Danemark |
| 156 | — | 2 200 | — | — | — | 2 688 | 3 100 | Finlande |
| 312 | 22 100 | 526 380 | 624 | 8 340 | 936 | 313 296 | 210 600 | France |
| 52 | — | 4 810 | — | 156 | — | 8 404 | — | Grèce |
| — | — | 100 | — | — | — | 216 | 100 | Espagne |
| — | 432 | 26 800 | — | 476 | 352 | 42 072 | 19 600 | Pays-Bas |
| — | 1 200 | 23 234 | 52 | 104 | — | 12 904 | 11 400 | Yougoslavie |
| 1 196 | 37 328 | 6 320 | 52 | 6 120 | 832 | — | 9 400 | Allemagne |
| — | — | 9 218 | 260 | 104 | 312 | 19 148 | 4 900 | Norvège |
| — | — | 1 098 | — | — | — | 810 | 100 | Portugal |
| — | 104 | 19 810 | — | 372 | — | 4 144 | 1 400 | Roumanie |
| 52 | 832 | 62 418 | 200 | 2 392 | 232 | 44 772 | 41 300 | Suisse |
| 338 | 286 | 81 994 | 104 | 392 | 156 | 63 556 | 40 400 | Suède |
| — | — | 1 404 | — | — | — | 268 | 200 | Turquie (d'Europe) |
| — | 52 | 13 684 | — | 468 | 260 | 7 780 | 2 400 | Hongrie |
| 1 602 | 8 012 | 1 396 502 | 212 | 23 072 | 12 200 | 1 382 092 | 108 700 | Grande Bretagne |
| 260 | 624 | 97 288 | — | 2 444 | 442 | 130 052 | 60 000 | Italie |
| 286 | 12 284 | 616 648 | 260 | 6 028 | 360 | 79 028 | 195 300 | U.R.S.S. (d'Europe) |
| **3 042** | **6 086** | **3 037 120** | **780** | **39 144** | **13 466** | **3 141 360** | **55 400** | **Pays extra-européens** |
| 52 | 520 | 37 574 | — | 372 | — | 20 556 | 4 100 | Afrique |
| 52 | 520 | 19 686 | — | 372 | — | 11 038 | 2 800 | Egypte |
| — | — | 1 052 | — | — | — | 286 | 300 | Maroc et Tripolis |
| — | — | 1 248 | — | — | — | 208 | 200 | Tunisie |
| — | — | 15 588 | — | — | — | 9 024 | 800 | Autres pays d'Afrique |
| 2 548 | 5 254 | 2 809 964 | 624 | 35 020 | 13 050 | 3 045 524 | 29 200 | Amérique |
| 52 | 156 | 66 512 | — | 2 548 | 1 014 | 96 498 | 100 | Argentine |
| 104 | 258 | 43 380 | — | 2 392 | 416 | 94 640 | 400 | Brésil |
| 728 | 680 | 228 684 | — | 7 060 | 2 064 | 420 906 | 1 100 | Canada |
| — | 52 | 26 936 | — | 1 248 | 156 | 21 080 | 200 | Mexique |
| 1 664 | 4 108 | 2 291 788 | 624 | 20 908 | 8 920 | 2 365 672 | 25 700 | Etats-Unis d'Amérique |
| — | — | 152 664 | — | 864 | 480 | 46 728 | 1 700 | Autres pays d'Amérique |
| — | — | 7 520 | — | 468 | — | 4 556 | 1 700 | Australie |
| 442 | 312 | 182 062 | 156 | 3 284 | 416 | 70 724 | 20 400 | Asie |
| 182 | 156 | 130 376 | 52 | 2 972 | 312 | 60 272 | 18 900 | Palestine |
| 260 | 156 | 35 692 | 104 | 260 | 104 | 7 696 | 1 000 | U.R.S.S. (d'Asie) |
| — | — | 16 000 | — | 52 | — | 2 756 | 500 | Autres pays d'Asie |

BIP ... KA
Min. ... 29

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma (dok.) —

| Lata<br>Kraj nadania | Ogółem przesyłek listowych<br>*Total des envois de correspondance* | Przesyłki listowe podlegające opłacie — *Envois de correspondance soumis à la taxe*: listy — *lettres*: opłacone<br>*affranchies* | listy — *lettres*: nie opłacone<br>*non affranchies* | kartki pocztowe *cartes postales*: pojedyńcze<br>*simples* | kartki pocztowe *cartes postales*: podwójne (z odpowiedzią)<br>*doubles (avec réponse)* | druki<br>*imprimés* | papiery handlowe<br>*papiers commerciaux* | próbki towarów<br>*échantillons de marchandises* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | W sztukach — | | | | | | | |
| | **b. Ruch zagraniczny (dok.) z zagranicy do Polski —** | | | | | | | |
| Razem ..... 1946 | 28 638 864 | 24 471 844 | 225 196 | 3 646 318 | 32 908 | 85 128 | 18 840 | 1 732 |
| **1947** | **59 578 706** | **52 333 436** | **96 974** | **5 997 224** | **53 154** | **464 548** | **5 464** | **29 702** |
| **Kraje europejskie** ..... | **53 112 502** | **46 243 618** | **91 812** | **5 787 612** | **47 866** | **324 990** | **3 696** | **23 120** |
| Austria ..... | 321 812 | 275 852 | 572 | 40 780 | 104 | 2 892 | — | 338 |
| Belgia ..... | 286 486 | 250 828 | 634 | 24 830 | 468 | 6 840 | 260 | 52 |
| Bułgaria ..... | 2 312 | 1 672 | — | 384 | — | 256 | — | — |
| Czechosłowacja ..... | 329 884 | 277 026 | 416 | 45 368 | 364 | 5 244 | — | 104 |
| Dania ..... | 192 208 | 154 744 | 208 | 33 156 | 156 | 3 212 | 104 | 52 |
| Finlandia ..... | 14 372 | 11 936 | — | 2 280 | — | 52 | — | — |
| Francja ..... | 1 949 720 | 1 685 516 | 15 748 | 185 712 | 2 120 | 48 692 | 1 208 | 644 |
| Grecja ..... | 2 804 | 2 128 | — | 676 | — | — | — | — |
| Hiszpania ..... | 788 | 684 | — | 104 | — | — | — | — |
| Holandia ..... | 131 808 | 114 578 | 234 | 12 992 | — | 2 938 | 260 | 104 |
| Jugosławia ..... | 67 794 | 53 138 | 208 | 9 616 | — | 3 856 | 104 | — |
| Niemcy ..... | 42 232 170 | 36 462 978 | 51 564 | 5 073 868 | 28 928 | 80 960 | 624 | 2 704 |
| Norwegia ..... | 33 184 | 29 164 | — | 3 606 | — | 362 | — | — |
| Portugalia ..... | 2 018 | 1 512 | — | 350 | — | 104 | — | — |
| Rumunia ..... | 49 096 | 43 304 | 52 | 5 060 | — | 472 | — | — |
| Szwajcaria ..... | 263 388 | 209 002 | 796 | 31 736 | 52 | 20 416 | — | 520 |
| Szwecja ..... | 216 712 | 153 376 | 876 | 35 728 | 260 | 24 476 | — | 1 520 |
| Turcja (europ.) ..... | 4 284 | 3 328 | — | 956 | — | — | — | — |
| Węgry ..... | 49 936 | 38 798 | 104 | 7 972 | — | 2 542 | — | 156 |
| Wielka Brytania ..... | 5 173 874 | 5 040 226 | 10 180 | 310 | 7 770 | 75 348 | 676 | 15 392 |
| Włochy ..... | 375 140 | 333 810 | 1 352 | 29 812 | 520 | 8 420 | 208 | 156 |
| Z. S. R. R. (europ.) ..... | 1 412 712 | 1 100 018 | 8 868 | 242 316 | 7 124 | 37 908 | 252 | 1 378 |
| **Kraje pozaeuropejskie** .... | **6 466 204** | **6 089 818** | **5 162** | **209 612** | **5 288** | **139 558** | **1 768** | **6 582** |
| Afryka ..... | 110 782 | 99 990 | 734 | 8 068 | 52 | 884 | — | 374 |
| Egipt ..... | 78 286 | 69 784 | 734 | 5 830 | 52 | 884 | — | 374 |
| Marokko i Tripolis ..... | 6 474 | 5 980 | — | 494 | — | — | — | — |
| Tunis ..... | 7 010 | 6 438 | — | 572 | — | — | — | — |
| Pozostałe kraje Afryki ..... | 19 012 | 17 788 | — | 1 172 | — | — | — | — |
| Ameryka ..... | 5 792 734 | 5 494 142 | 2 100 | 154 240 | 1 976 | 126 358 | 1 768 | 5 870 |
| Argentyna ..... | 330 086 | 311 396 | 276 | 15 788 | — | 1 612 | — | 754 |
| Brazylia ..... | 85 204 | 79 272 | — | 4 736 | 52 | 832 | — | — |
| Kanada ..... | 882 498 | 846 780 | 312 | 24 944 | 416 | 6 894 | — | 2 008 |
| Meksyk ..... | 8 612 | 7 500 | 156 | 748 | — | — | — | — |
| Stany Zjednoczone Am. ..... | 4 389 722 | 4 158 858 | 1 356 | 102 892 | 1 404 | 116 448 | 1 768 | 2 796 |
| Pozostałe kraje Ameryki ..... | 96 612 | 90 336 | — | 5 132 | 104 | 572 | — | 312 |
| Australia ..... | 10 588 | 9 076 | — | 1 108 | — | 404 | — | — |
| Azja ..... | 552 100 | 486 610 | 2 328 | 46 196 | 3 260 | 11 912 | — | 338 |
| Palestyna ..... | 343 492 | 306 018 | 312 | 24 028 | 1 144 | 10 924 | — | 338 |
| Z. S. R. R. (azjat.) ..... | 187 486 | 164 010 | 1 704 | 19 432 | 624 | 988 | — | — |
| Pozostałe kraje Azji ..... | 21 122 | 16 582 | 312 | 2 730 | 1 492 | — | — | — |
| | **Zagraniczny otwarty ruch tranzytowy —** | | | | | | | |
| Razem ..... 1946 | 378 200 | 304 132 | | 74 068 | | — | — | — |
| **1947** | **290 316** | **243 880** | | **30 836** | | **15 600** | — | — |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Envois de correspondance, journaux et périodiques (fin)

1947

| Przesyłki listowe wolne od opłaty *Envois de correspondance franc de port* | | Pomiędzy przesyłkami listowymi było *Nombre d'envois de correspondance* | | | | | Dzienniki i czasopisma *Journaux et périodiques* | Années Pays d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | poleconych *recommandés* | | do doręczenia przez umyślnego posłańca *à remettre par courrier exprès* | za zwrotnym poświadczeniem odbioru *contre avis de réception* | przewiezionych samolotami *transportés par avions* | | |
| zarządu pocztowego *de la Direction des Postes* | urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych *des institutions publiques et privées et des particuliers* | opłaconych *affranchis* | wolnych od opłaty *franc de port* | | | | | |
| *Nombre de pièces* | | | | | | | | |
| **b. Service international (fin.) de l'étranger en Pologne** | | | | | | | | |
| 6 588 | 150 310 | 4 982 855 | 8 616 | 10 262 | 36 998 | 3 682 938 | 352 364 | 1946 Total |
| **13 034** | **585 170** | **4 971 200** | **11 206** | **12 802** | **69 614** | **3 777 140** | **1 026 000** | **1947** |
| **10 838** | **578 950** | **3 166 666** | **8 918** | **9 186** | **20 112** | **2 107 392** | **995 600** | **Pays d'Europe** |
| 260 | 1 014 | 47 916 | — | 676 | 208 | 15 432 | 36 900 | Autriche |
| 260 | 2 314 | 47 884 | — | 364 | 312 | 34 516 | 25 000 | Belgique |
| — | — | 496 | — | 52 | — | 416 | 200 | Bulgarie |
| 936 | 426 | 66 752 | 156 | 1 084 | 208 | 10 456 | 44 300 | Tchécoslovaquie |
| 52 | 524 | 18 340 | 52 | 260 | 52 | 15 168 | 9 100 | Danemark |
| — | 104 | 2 906 | — | — | 52 | 1 300 | 1 900 | Finlande |
| 612 | 9 468 | 477 076 | — | 1 524 | 2 692 | 260 480 | 410 100 | France |
| — | — | 502 | — | — | — | 204 | — | Grèce |
| — | — | 196 | — | — | — | — | — | Espagne |
| 104 | 598 | 19 216 | — | 364 | 572 | 6 526 | 21 300 | Pays-Bas |
| 156 | 716 | 19 232 | 52 | 442 | 52 | 3 380 | 12 400 | Yougoslavie |
| 3 744 | 526 800 | — | — | — | — | 60 200 | 1 500 | Allemagne |
| — | 52 | 5 312 | — | — | — | 4 884 | 2 300 | Norvège |
| — | 52 | 1 294 | — | 52 | — | 102 | — | Portugal |
| 52 | 156 | 26 518 | — | — | 52 | 1 776 | 4 000 | Roumanie |
| 182 | 684 | 44 630 | 52 | 728 | 156 | 33 876 | 83 700 | Suisse |
| 476 | — | 43 732 | 156 | 364 | 780 | 34 568 | 17 500 | Suède |
| — | — | 1 500 | — | — | — | 628 | — | Turquie (d'Europe) |
| 52 | 312 | 20 364 | 52 | 260 | 52 | 5 548 | 4 100 | Hongrie |
| 3 432 | 20 540 | 1 679 500 | 5 772 | 2 652 | 14 872 | 1 552 628 | 96 100 | Grande Bretagne |
| 208 | 654 | 117 674 | 52 | 208 | 52 | 48 644 | 23 600 | Italie |
| 312 | 14 536 | 525 620 | 2 574 | 156 | — | 16 660 | 201 600 | U.R.S.S. (d'Europe) |
| **2 196** | **6 220** | **1 804 534** | **2 288** | **3 616** | **49 503** | **1 639 748** | **30 400** | **Pays extra européens** |
| 52 | 628 | 47 438 | 104 | 52 | 260 | 22 618 | 3 500 | Afrique |
| 52 | 576 | 37 418 | 104 | 52 | 260 | 17 628 | 1 900 | Egypte |
| — | — | 1 524 | — | — | — | 800 | 200 | Maroc et Tripolis |
| — | — | 1 478 | — | — | — | 364 | 100 | Tunisie |
| — | 52 | 7 018 | — | — | — | 3 820 | 1 300 | Autres pays d'Afrique |
| 1 560 | 4 720 | 1 542 382 | 2 080 | 2 308 | 48 124 | 1 582 526 | 5 800 | Amérique |
| 156 | 104 | 74 096 | — | 104 | 2 524 | 58 768 | 100 | Argentine |
| — | 312 | 19 502 | — | 156 | 624 | 23 288 | 100 | Brésil |
| 416 | 728 | 183 080 | 312 | 104 | 3 940 | 300 512 | 100 | Canada |
| — | 208 | 1 786 | — | — | | 3 044 | — | Mexique |
| 988 | 3 212 | 1 228 318 | 1 768 | 2 004 | 40 776 | 1 190 980 | 4 600 | États-Unis d'Amérique |
| — | 156 | 35 000 | — | — | 260 | 34 | 900 | Autres pays d'Amérique |
| — | — | 4 012 | — | — | — | 2 200 | 800 | Australie |
| 584 | 872 | 209 802 | 104 | 1 100 | 1 118 | 62 404 | 20 300 | Asie |
| 376 | 352 | 103 912 | 104 | 312 | 1 014 | 51 168 | 18 400 | Palestine |
| 208 | 520 | 38 006 | — | 884 | 104 | 8 792 | 1 400 | U.R.S.S. (d'Asie) |
| — | — | 7 884 | — | — | — | 2 444 | 500 | Autres pays d'Asie |
| **Service de transit ouvert** | | | | | | | | |
| — | — | 10 764 | — | — | — | — | — | 1946 Total |
| — | — | **1 404** | — | — | — | — | **8 276** | **1947** |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 11. Dzienniki i czasopisma doręczone przez pocztę —

Ruch krajowy —

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem dzienniki i czasopisma *Journaux et périodiques* | | Dzienniki — *Journaux* | |
|---|---|---|---|---|
| | | | zamówione — | |
| | za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste* | bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs* | za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste* | bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs* |
| | Liczba egzemplarzy w tysiącach — | | | |
| Razem — *Total* .....1946 | 21 917 | 86 761 | 20 655 | 59 396 |
| 1947 | **58 860** | **94 342** | **54 204** | **76 268** |
| Gdańsk ..... | 17 510 | 8 809 | 17 302 | 7 531 |
| Katowice ..... | 3 119 | 7 544 | 2 277 | 3 707 |
| Kraków ..... | 11 727 | 5 428 | 8 545 | 4 625 |
| Lublin ..... | 2 288 | 6 639 | 2 208 | 5 488 |
| Łódź ..... | 1 162 | 6 408 | 1 107 | 4 481 |
| Olsztyn ..... | 1 300 | 5 042 | 1 163 | 4 724 |
| Poznań ..... | 14 849 | 9 848 | 14 833 | 6 413 |
| Szczecin ..... | 951 | 2 780 | 930 | 2 712 |
| Warszawa ..... | 3 112 | 30 884 | 3 067 | 29 537 |
| Wrocław ..... | 2 842 | 10 960 | 2 772 | 7 050 |

## Tabl. 12. Listy wartościowe[1]) i paczki —

Ruch krajowy[2]) —

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów | Listy wartościowe *Lettres chargé s* | | Pomiędzy listami wartościowymi było listów Zarządu Poczt i Telegrafów *Entre les lettres chargées les lettres de la direction des Postes et des Télégraphes comptaient* | Paczki — | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | bez podanej wartości *sans déclaration de valeur* | | | | z podaną |
| | liczba *nombre* | wartość w tysiącach złotych *valeur en milliers de zlotys* | | ogółem *total* | do 5 *kg* *jusqu'à 5 kg* | od 5 do 10 *kg* *de 5 à 10 kg* | ponad 10 *kg* *de plus de 10 kg* | ogółem *total* |
| | | | | Liczba — | | | | |
| Razem .....1946 | 621 669 | 15 278 880 | 547 555 | 6 158 146 | 3 377 139 | 1 560 189 | 1 220 818 | 796 082 |
| 1947 | **676 519** | **40 135 370** | **606 657** | **8 291 978** | **3 890 014** | **2 459 292** | **1 942 672** | **755 901** |
| Gdańsk ..... | 104 954 | 5 817 507 | 100 536 | 1 109 587 | 563 479 | 307 319 | 238 789 | 93 724 |
| Katowice ..... | 85 102 | 4 850 665 | 72 655 | 1 050 372 | 518 385 | 285 584 | 246 403 | 101 945 |
| Kraków ..... | 94 071 | 7 429 239 | 79 012 | 1 358 964 | 583 493 | 431 066 | 344 405 | 142 102 |
| Lublin ..... | 47 807 | 1 627 390 | 42 882 | 598 102 | 270 631 | 176 708 | 150 763 | 52 873 |
| Łódź ..... | 24 882 | 1 750 878 | 18 996 | 543 974 | 266 554 | 180 707 | 96 713 | 61 789 |
| Olsztyn ..... | 30 323 | 3 006 383 | 28 646 | 395 436 | 187 697 | 110 031 | 97 708 | 30 310 |
| Poznań ..... | 112 880 | 4 869 006 | 101 386 | 1 039 666 | 441 759 | 333 866 | 264 041 | 73 669 |
| Szczecin ..... | 34 191 | 1 797 898 | 30 917 | 358 454 | 163 020 | 98 528 | 96 906 | 39 642 |
| Warszawa ..... | 78 963 | 4 424 127 | 69 808 | 1 028 106 | 509 051 | 285 085 | 233 970 | 73 232 |
| Wrocław ..... | 63 346 | 4 562 277 | 61 819 | 809 317 | 385 945 | 250 398 | 172 974 | 86 615 |

[1]) Ruch listów wartościowych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony. [2]) Przesyłki doręczone.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Journaux et périodiques délivrés par le service postal

### Service intérieur

1947

| Tygodniki i dwutygodniki *Revues hebdomadaires et bi-mensuelles* | | Miesięczniki *Revues mensuelles* | | Inne — *Autres* | |
|---|---|---|---|---|---|
| *abonnés* | | | | | |
| za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste* | bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs* | za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste* | bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs* | za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste* | bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs* |
| *Nombre d'exemplaires en milliers* | | | | | |
| 743 | 19 612 | 449 | 7 538 | 70 | 215 |
| **2 531** | **13 809** | **1 758** | **3 026** | **367** | **1 239** |
| 20 | 435 | 106 | 169 | 82 | 674 |
| 512 | 3 020 | 329 | 788 | 1 | 29 |
| 1 745 | 342 | 1 199 | 397 | 238 | 64 |
| 23 | 1 024 | 56 | 82 | 1 | 45 |
| 43 | 1 451 | 10 | 311 | 2 | 165 |
| 70 | 220 | 43 | 65 | 24 | 33 |
| 16 | 2 776 | — | 611 | — | 48 |
| 21 | 52 | — | 10 | — | 6 |
| 25 | 1 075 | 14 | 244 | 6 | 28 |
| 56 | 3 414 | 1 | 349 | 13 | 147 |

## Lettres chargées [1]) et colis postaux

### Service intérieur [2])

1947

| *Colis postaux* wartością — *à valeur déclarée* | | | | Z ogólnej liczby było paczek *Parmi les colis postaux il y avait des envois* | | | | | Années Districts Postaux et Télégraphiques |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| do 5 *kg* *jusqu'à 5 kg* | od 5 do 10 *kg* *de 5 à 10 kg* | ponad 10 *kg* *de plus de 10 kg* | wartość w tysiącach złotych *valeur en milliers de zlotys* | z wydawnictwami urzędowymi i książkami *avec publications officielles et livres* | ochronnych *encombrants* | pilnych *urgents* | wolnych od opłaty *franc de port* | z pośpiesznym doręczeniem *express* | |
| *Nombre* | | | | Liczba — *Nombre* | | | | | |
| 427 325 | 200 870 | 167 887 | 7 924 248 | 127 864 | 68 197 | 43 096 | 124 397 | — | 1946 Total |
| **343 587** | **209 468** | **202 846** | **19 631 826** | **479 417** | **195 024** | **86 184** | **204 301** | **7 002** | **1947** |
| 48 001 | 22 899 | 22 824 | 4 323 051 | 91 308 | 21 048 | 16 255 | 43 323 | 1 217 | Gdańsk |
| 40 444 | 31 860 | 29 641 | 2 696 377 | 111 391 | 37 132 | 16 659 | 37 598 | 1 895 | Katowice |
| 72 363 | 35 652 | 34 087 | 2 960 180 | 62 179 | 26 563 | 8 527 | 25 901 | 457 | Kraków |
| 21 671 | 15 197 | 16 005 | 950 586 | 45 018 | 9 049 | 5 940 | 6 580 | 218 | Lublin |
| 28 763 | 17 840 | 15 186 | 1 005 718 | 31 130 | 20 106 | 5 312 | 4 124 | 789 | Łódź |
| 14 298 | 8 153 | 7 859 | 380 178 | 8 036 | 4 858 | 2 736 | 5 142 | 420 | Olsztyn |
| 31 013 | 18 789 | 23 867 | 2 339 994 | 29 181 | 17 853 | 9 504 | 44 246 | 674 | Poznań |
| 20 821 | 10 831 | 7 990 | 1 295 769 | 5 101 | 6 881 | 2 002 | 8 279 | 318 | Szczecin |
| 30 655 | 22 059 | 20 518 | 1 785 088 | 78 736 | 26 472 | 5 981 | 16 711 | 596 | Warszawa |
| 35 558 | 26 188 | 24 869 | 1 894 885 | 17 337 | 25 062 | 13 268 | 12 397 | 418 | Wrocław |

[1]) *Le service des lettres chargé s avec l'étranger n'a pas encore été établi.* [2]) *Colis livrés.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 13. Paczki w obrocie zagranicznym

| Lata<br>Kraj przeznaczenia<br>lub nadania | Paczki — bez podanej wartości — sans déclaration de valeur<br>Ogółem<br>Total | do 5 kg<br>jusqu'à 5 kg | od 5 do 10 kg<br>de 5 à 10 kg | ponad 10 kg<br>de plus de 10 kg |
|---|---|---|---|---|
| | Liczba — | | | |
| **Z Polski za granicę —** | | | | |
| Razem ..... 1946 | 743 | 620 | 81 | 42 |
| 1947 | **2 522** | **1 638** | **677** | **207** |
| **Kraje europejskie** ..... | **1 318** | **829** | **307** | **182** |
| Austria ..... | 75 | 42 | 33 | — |
| Belgia ..... | 54 | 32 | 22 | — |
| Czechosłowacja ..... | 201 | 105 | 40 | 56 |
| Dania ..... | 8 | 5 | 3 | — |
| Finlandia ..... | 2 | 2 | — | — |
| Francja ..... | 76 | 46 | 10 | 20 |
| Holandia ..... | 6 | 2 | 2 | 2 |
| Jugosławia ..... | 18 | 8 | 3 | 7 |
| Norwegia ..... | 7 | 4 | 3 | — |
| Rumunia ..... | 20 | 11 | 9 | — |
| Szwajcaria ..... | 25 | 7 | 8 | 10 |
| Szwecja ..... | 103 | 78 | 16 | 9 |
| Wielka Brytania ..... | 487 | 324 | 103 | 60 |
| Z. S. R. R. (europ.) ..... | 236 | 163 | 55 | 18 |
| **Kraje pozaeuropejskie** ..... | **1 204** | **809** | **370** | **25** |
| Ameryka ..... | 1 151 | 761 | 365 | 25 |
| Argentyna ..... | 8 | 7 | 1 | — |
| Brazylia ..... | 5 | 1 | 4 | — |
| Kanada ..... | 55 | 33 | 18 | 4 |
| Meksyk ..... | 39 | 33 | 6 | — |
| Stany Zjedn. Am. ..... | 1 044 | 687 | 336 | 21 |
| Azja ..... | 53 | 48 | 5 | — |
| Z. S. R. R. (azjat.) ..... | 53 | 48 | 5 | — |
| **Z zagranicy do Polski —** | | | | |
| Razem ..... 1946 | 2 718 725 | 2 327 744 | 345 191 | 45 790 |
| 1947 | **2 573 534** | **998 589** | **1 000 234** | **574 711** |
| **Kraje europejskie** ..... | **449 546** | **277 414** | **142 193** | **29 939** |
| Austria ..... | 118 | 72 | 32 | 14 |
| Belgia ..... | 636 | 495 | 94 | 47 |
| Czechosłowacja ..... | 6 484 | 4 466 | 1 506 | 512 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Colis dans le service international

1947

| Colis z podaną wartością — avec déclaration de valeur | | | | | Années Pays de destination ou d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|
| Ogółem Total | do 5 kg jusqu'à 5 kg | od 5 do 10 kg de 5 à 10 kg | ponad 10 kg de plus de 10 kg | Wartość w złotych Valeur en zlotys | |
| Nombre | | | | | |
| **De la Pologne à l'étranger** | | | | | |
| — | — | — | — | — | 1946 Total |
| 11 | 6 | 5 | — | 137 400 | **1947** |
| 11 | 6 | 5 | — | 137 400 | **Pays d'Europe** |
| — | — | — | — | — | Autriche |
| — | — | — | — | — | Belgique |
| 11 | 6 | 5 | — | 137 400 | Tchécoslovaquie |
| — | — | — | — | — | Danemark |
| — | — | — | — | — | Finlande |
| — | — | — | — | — | France |
| — | — | — | — | — | Pays-Bas |
| — | — | — | — | — | Yougoslavie |
| — | — | — | — | — | Norvège |
| — | — | — | — | — | Roumanie |
| — | — | — | — | — | Suisse |
| — | — | — | — | — | Suède |
| — | — | — | — | — | Grande-Bretagne |
| — | — | — | — | — | U. R. S. S. (d'Europe) |
| — | — | — | — | — | **Pays extra européens** |
| — | — | — | — | — | Amérique |
| — | — | — | — | — | Argentine |
| — | — | — | — | — | Brésil |
| — | — | — | — | — | Canada |
| — | — | — | — | — | Mexique |
| — | — | — | — | — | États-Unis d'Amérique |
| — | — | — | — | — | Asie |
| — | — | — | — | — | U. R. S. S. (d'Asie) |
| **De l'étranger en Pologne** | | | | | |
| — | — | — | — | — | 1946 Total |
| 3 913 | 2 810 | 951 | 152 | 4 467 223 | **1947** |
| 3 913 | 2 810 | 951 | 152 | 4 467 223 | **Pays d'Europe** |
| — | — | — | — | — | Autriche |
| — | — | — | — | — | Bélgique |
| 100 | 73 | 19 | 8 | 140 863 | Tchécoslovaquie |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



**Tabl. 13. Paczki w obrocie zagranicznym (dok.) —**

| Lata<br>Kraj nadania | Paczki — bez podanej wartości — sans déclaration de valeur — | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Ogółem<br>*Total* | do 5 kg<br>*jusqu'à 5 kg* | od 5 do 10 kg<br>*de 5 à 10 kg* | ponad 10 kg<br>*de plus de 10 kg* |
| | Liczba — | | | |
| | **Z zagranicy do Polski (dok.) —** | | | |
| Dania | 2 736 | 1 895 | 710 | 131 |
| Finlandia | 118 | 85 | 24 | 9 |
| Francja | 736 | 505 | 190 | 41 |
| Grecja | 84 | 53 | 25 | 6 |
| Holandia | 374 | 243 | 96 | 35 |
| Irlandia | 111 | 75 | 29 | 7 |
| Islandia | 74 | 33 | 30 | 11 |
| Jugosławia | 176 | 105 | 52 | 19 |
| Norwegia | 736 | 532 | 171 | 33 |
| Portugalia | 72 | 41 | 28 | 3 |
| Rumunia | 141 | 79 | 44 | 18 |
| Szwajcaria | 376 | 237 | 93 | 46 |
| Szwecja | 40 318 | 29 330 | 7 682 | 3 306 |
| Węgry | 221 | 178 | 34 | 9 |
| Wielka Brytania | 395 549 | 238 722 | 131 227 | 25 600 |
| Włochy | 486 | 268 | 126 | 92 |
| **Kraje pozaeuropejskie** | **2 123 988** | **721 175** | **858 041** | **544 772** |
| Afryka | 2 736 | 1 773 | 719 | 244 |
| Egipt | 2 736 | 1 773 | 719 | 244 |
| Ameryka | 2 093 830 | 703 882 | 849 194 | 540 754 |
| Argentyna | 1 236 | 731 | 319 | 186 |
| Brazylia | 718 | 498 | 136 | 84 |
| Kanada | 31 124 | 14 521 | 12 239 | 4 364 |
| Stany Zjedn. Ameryki | 2 060 752 | 688 132 | 836 500 | 536 120 |
| Azja | 27 422 | 15 520 | 8 128 | 3 774 |
| Palestyna | 27 422 | 15 520 | 8 128 | 3 774 |
| | **Zagraniczny otwarty ruch tranzytowy —** | | | |
| **Razem** 1947 | **33 384** | | | |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Colis dans le service international (fin)

1947

| Colis z podaną wartością — avec déclaration de valeur | | | | | Années Pays d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|
| Ogółem Total | do 5 kg jusqu'à 5 kg | od 5 do 10 kg de 5 à 10 kg | ponad 10 kg de plus de 10 kg | Wartość w złotych Valeur en zlotys | |
| Nombre | | | | | |
| **De l'étranger en Pologne (fin)** | | | | | |
| 15 | 15 | — | — | 18 860 | Danemark |
| — | — | — | — | — | Finlande |
| 108 | 65 | 33 | 10 | 268 140 | France |
| — | — | — | — | — | Grèce |
| — | — | — | — | — | Pays-Bas |
| — | — | — | — | — | Irlande |
| — | — | — | — | — | Islande |
| — | — | — | — | — | Yougoslavie |
| — | — | — | — | — | Norvège |
| — | — | — | — | — | Portugal |
| — | — | — | — | — | Roumanie |
| 53 | 33 | 17 | 3 | 275 300 | Suisse |
| 96 | 86 | 9 | 1 | 203 260 | Suède |
| — | — | — | — | — | Hongrie |
| 3 541 | 2 538 | 873 | 130 | 3 560 800 | Grande-Bretagne |
| — | — | — | — | — | Italie |
| — | — | — | — | — | **Pays extra européens** |
| — | — | — | — | — | Afrique |
| — | — | — | — | — | Egypte |
| — | — | — | — | — | Amérique |
| — | — | — | — | — | Argentine |
| — | — | — | — | — | Brésil |
| — | — | — | — | — | Canada |
| — | — | — | — | — | États-Unis d'Amérique |
| — | — | — | — | — | Asie |
| — | — | — | — | — | Palestine |
| **Service international de transit ouvert** | | | | | |
| | | | | | **1947 Total** |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 14. Przekazy pocztowe i telegraficzne[1]) — *Mandats-poste et mandats télégraphiques*[1])

**Ruch krajowy — *Service intérieur*** 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Wpłacone — *Versements de mandats* | | | | Wypłacone — *Paiements de mandats* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | pocztowe *postaux* | telegraficzne *télégraphiques* | kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys* | ogółem *total* | pocztowe *postaux* | telegraficzne *télégraphiques* | kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys* |
| | liczba w tys. — *en milliers* | | | | liczba w tys. — *en milliers* | | | |
| Razem — *Total* ..... 1946 | 6 473 | 6 269 | 204 | 10 662 | 6 451 | 6 277 | 174 | 10 466 |
| **1947** | **8 633** | **8 327** | **306** | **26 035** | **8 529** | **8 259** | **270** | **25 871** |
| Gdańsk | 1 212 | 1 185 | 27 | 3 578 | 1 167 | 1 133 | 34 | 3 287 |
| Katowice | 1 084 | 1 041 | 43 | 3 239 | 1 025 | 996 | 29 | 3 191 |
| Kraków | 1 285 | 1 244 | 41 | 3 775 | 1 513 | 1 455 | 58 | 4 588 |
| Lublin | 653 | 631 | 22 | 2 075 | 467 | 453 | 14 | 1 410 |
| Łódź | 536 | 514 | 22 | 1 754 | 552 | 532 | 20 | 1 882 |
| Olsztyn | 328 | 319 | 9 | 902 | 235 | 227 | 8 | 619 |
| Poznań | 1 133 | 1 110 | 23 | 3 018 | 1 247 | 1 221 | 26 | 3 690 |
| Szczecin | 378 | 366 | 12 | 1 159 | 261 | 251 | 10 | 772 |
| Warszawa | 1 077 | 1 019 | 58 | 3 449 | 1 342 | 1 307 | 35 | 4 071 |
| Wrocław | 947 | 898 | 49 | 3 086 | 720 | 684 | 36 | 2 361 |

[1]) Ruch przekazów telegraficznych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service des mandats télégraphiques avec l'étranger n'a pas encore été établi.*

## Tabl. 15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym
*Mandats-poste dans le service international* 1947

| Kraje przeznaczenia i nadania | Wpłacone — *Versements de mandats* | | Wypłacone — *Paiement de mandats* | | Pays de destination et d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|
| | liczba *nombre* | kwota w złotych *montant en zlotys* | liczba *nombre* | kwota w złotych *montant en zlotys* | |
| **Z Polski za granicę — *De la Pologne à l'étranger*** | | | **Z zagranicy do Polski — *De l'étranger en Pologne*** | | |
| **Razem** | **16** | **48 590** | **146** | **767 432** | **Total** |
| Belgia | 2 | 1 048 | 30 | 52 691 | Belgique |
| Czechosłowacja | 6 | 1 322 | 14 | 11 626 | Tchécoslovaquie |
| Francja | 8 | 46 220 | 102 | 703 115 | France |

## Tabl. 16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym
*Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne* 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Wpłaty — *Versements* | | Wypłaty — *Paiements* | |
|---|---|---|---|---|
| | liczba w tysiącach *en milliers* | kwota w milionach *zł* *montant en millions de zl* | liczba w tysiącach *en milliers* | kwota w milionach *zł* *montant en millions de zl* |
| Razem — *Total* ..... 1946 | 3 634 | 39 241 | 4 326 | 8 467 |
| **1947** | **11 867** | **102 449** | **7 716** | **27 852** |
| Gdańsk | 1 693 | 11 940 | 812 | 3 491 |
| Katowice | 1 523 | 14 083 | 2 671 | 6 379 |
| Kraków | 1 506 | 15 433 | 1 162 | 3 909 |
| Lublin | 662 | 5 734 | 273 | 1 195 |
| Łódź | 1 211 | 10 533 | 512 | 1 424 |
| Olsztyn | 383 | 3 958 | 135 | 2 008 |
| Poznań | 1 830 | 12 629 | 1 183 | 3 913 |
| Szczecin | 333 | 4 205 | 85 | 816 |
| Warszawa | 1 839 | 13 574 | 675 | 3 299 |
| Wrocław | 887 | 10 360 | 208 | 1 418 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 14. Przekazy pocztowe i telegraficzne[1]) — *Mandats-poste et mandats télégraphiques*[1])

**Ruch krajowy — *Service intérieur*** 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Wpłacone — *Versements de mandats* | | | | Wypłacone — *Paiements de mandats* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | pocztowe *postaux* | telegraficzne *télégraphiques* | kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys* | ogółem *total* | pocztowe *postaux* | telegraficzne *télégraphiques* | kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys* |
| | liczba w tys. — *en milliers* | | | | liczba w tys. — *en milliers* | | | |
| Razem — *Total* .....1946 | 6 473 | 6 269 | 204 | 10 662 | 6 451 | 6 277 | 174 | 10 466 |
| 1947 | **8 633** | **8 327** | **306** | **26 035** | **8 529** | **8 259** | **270** | **25 871** |
| Gdańsk | 1 212 | 1 185 | 27 | 3 578 | 1 167 | 1 133 | 34 | 3 287 |
| Katowice | 1 084 | 1 041 | 43 | 3 239 | 1 025 | 996 | 29 | 3 101 |
| Kraków | 1 285 | 1 244 | 41 | 3 775 | 1 513 | 1 455 | 58 | 4 588 |
| Lublin | 653 | 631 | 22 | 2 075 | 467 | 453 | 14 | 1 410 |
| Łódź | 536 | 514 | 22 | 1 754 | 552 | 532 | 20 | 1 882 |
| Olsztyn | 328 | 319 | 9 | 902 | 235 | 227 | 8 | 619 |
| Poznań | 1 133 | 1 110 | 23 | 3 018 | 1 247 | 1 221 | 26 | 3 690 |
| Szczecin | 378 | 366 | 12 | 1 159 | 261 | 251 | 10 | 772 |
| Warszawa | 1 077 | 1 019 | 58 | 3 449 | 1 342 | 1 307 | 35 | 4 071 |
| Wrocław | 947 | 898 | 49 | 3 086 | 720 | 684 | 36 | 2 361 |

[1]) Ruch przekazów telegraficznych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service des mandats télégraphiques avec l'étranger n'a pas encore été établi.*

## Tabl. 15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym
*Mandats-poste dans le service international* 1947

| Kraje przeznaczenia i nadania | Wpłacone — *Versements de mandats* | | Wypłacone — *Paiement de mandats* | | Pays de destination et d'expédition |
|---|---|---|---|---|---|
| | liczba *nombre* | kwota w złotych *montant en zlotys* | liczba *nombre* | kwota w złotych *montant en zlotys* | |
| **Z Polski za granicę — *De la Pologne à l'étranger*** | | | **Z zagranicy do Polski — *De l'étranger en Pologne*** | | |
| **Razem** | 16 | 48 590 | 146 | 767 432 | **Total** |
| Belgia | 2 | 1 048 | 30 | 52 691 | Belgique |
| Czechosłowacja | 6 | 1 322 | 14 | 11 626 | Tchécoslovaquie |
| Francja | 8 | 46 220 | 102 | 703 115 | France |

## Tabl. 16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym
***Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne*** 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Wpłaty — *Versements* | | Wypłaty — *Paiements* | |
|---|---|---|---|---|
| | liczba w tysiącach *en milliers* | kwota w milionach zł *montant en millions de zl* | liczba w tysiącach *en milliers* | kwota w milionach zł *montant en millions de zl* |
| Razem — *Total* .....1946 | 3 634 | 39 241 | 4 326 | 8 467 |
| 1947 | **11 867** | **102 449** | **7 716** | **27 852** |
| Gdańsk | 1 693 | 11 940 | 812 | 3 491 |
| Katowice | 1 523 | 14 083 | 2 671 | 6 379 |
| Kraków | 1 506 | 15 433 | 1 162 | 3 909 |
| Lublin | 662 | 5 734 | 273 | 1 195 |
| Łódź | 1 211 | 10 533 | 512 | 1 424 |
| Olsztyn | 383 | 3 958 | 135 | 2 008 |
| Poznań | 1 830 | 12 629 | 1 183 | 3 913 |
| Szczecin | 333 | 4 205 | 85 | 816 |
| Warszawa | 1 839 | 13 574 | 675 | 3 299 |
| Wrocław | 887 | 10 360 | 208 | 1 418 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 17. Przesyłki za pobraniem [1])
## *Envois contre remboursement* [1])

**Ruch krajowy — *Service intérieur***

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Przesyłki polecone<br>*Envois recommandés*<br>ogółem *total* | w tym wykupione *dont recouvrés* | | Listy wartościowe<br>*Lettres chargées*<br>ogółem *total* | w tym wykupione *dont recouvrés* | | Paczki — *Colis postaux*<br>ogółem *total* | w tym wykupione *dont recouvrés* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | liczba — *nombre* | | kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys* | liczba — *nombre* | | kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys* | liczba — *nombre* | | kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys* |
| Razem — *Total* 1946 | 201 355 | 170 380 | 108 461 | 4 205 | 3 690 | 14 210 | 973 293 | 935 951 | 3 246 101 |
| **1947** | **473 774** | **409 869** | **354 378** | **3 552** | **2 779** | **15 719** | **1 547 133** | **1 284 237** | **8 976 359** |
| Gdańsk | 69 815 | 61 862 | 65 341 | 392 | 373 | 1 914 | 213 093 | 208 543 | 1 421 676 |
| Katowice | 51 550 | 46 659 | 44 130 | 316 | 313 | 1 576 | 214 907 | 178 704 | 1 412 454 |
| Kraków | 68 463 | 64 137 | 59 981 | 403 | 386 | 5 474 | 222 568 | 204 015 | 1 244 681 |
| Lublin | 40 150 | 36 340 | 21 233 | 589 | 165 | 353 | 105 473 | 86 528 | 716 365 |
| Łódź | 34 854 | 25 594 | 20 349 | 116 | 52 | 700 | 132 738 | 95 547 | 570 155 |
| Olsztyn | 18 254 | 14 731 | 31 143 | 204 | 193 | 743 | 64 430 | 63 519 | 342 168 |
| Poznań | 75 051 | 60 923 | 48 067 | 263 | 251 | 530 | 227 063 | 194 794 | 1 425 180 |
| Szczecin | 10 417 | 9 373 | 10 637 | 84 | 76 | 1 811 | 75 035 | 70 635 | 371 499 |
| Warszawa | 70 723 | 58 995 | 19 896 | 492 | 414 | 1 285 | 218 986 | 126 292 | 648 173 |
| Wrocław | 34 497 | 30 755 | 33 601 | 693 | 556 | 1 333 | 72 840 | 66 410 | 824 602 |

[1]) Ruch przesyłek za pobraniem z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service international de colis postaux à remboursement n'a pas encore été établi.*

## Tabl. 18. Zlecenia pocztowe [1]) — *Recouvrements postaux* [1])

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Otrzymane listy zleceniowe<br>*Ordres de recouvrements reçus* | W tym zleceń<br>*Dont recouvrements*<br>liczba *nombre* | kwota w tysiącach zł *montant en milliers de zl* | Zlecenia wykupione<br>*Recouvrements encaissés*<br>liczba *nombre* | kwota w tysiącach zł *montant en milliers de zl* |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ruch krajowy — *Service intérieur*** | | | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 518 | 1 071 | 4 585 | 298 | 958 |
| **1947** | **1 197** | **1 824** | **23 227** | **472** | **7 133** |
| Gdańsk | 217 | 415 | 6 195 | 96 | 2 181 |
| Katowice | 130 | 287 | 1 095 | 111 | 735 |
| Kraków | 14 | 19 | 39 | 15 | 32 |
| Lublin | 25 | 20 | 104 | 9 | 17 |
| Łódź | 39 | 21 | 564 | 11 | 424 |
| Olsztyn | 23 | 25 | 120 | 22 | 103 |
| Poznań | 183 | 333 | 2 862 | 33 | 141 |
| Szczecin | 430 | 453 | 8 423 | 23 | 241 |
| Warszawa | 84 | 84 | 2 990 | 24 | 2 600 |
| Wrocław | 52 | 167 | 835 | 128 | 659 |
| W tym — *Dont* **Ruch miejscowy — *Service local*** | | | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 281 | 614 | 2 525 | 116 | 516 |
| **1947** | **470** | **859** | **7 634** | **123** | **799** |
| Gdańsk | 94 | 230 | 2 870 | — | — |
| Katowice | 58 | 157 | 75 | 6 | 3 |
| Kraków | — | — | — | — | — |
| Lublin | 1 | 1 | 16 | — | — |
| Łódź | 27 | 3 | 27 | 2 | 2 |
| Olsztyn | — | — | — | — | — |
| Poznań | 124 | 236 | 2 172 | 14 | 37 |
| Szczecin | 62 | 65 | 893 | 23 | 241 |
| Warszawa | 74 | 74 | 1 028 | 6 | 71 |
| Wrocław | 30 | 93 | 553 | 72 | 445 |

[1]) Ruch zleceń pocztowych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service international des recouvrements postaux n'a pas encore été établi.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 19. Zlecenia inkasowe — *Encaissements postaux*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Otrzymane zlecenia inkasowe<br>*Encaissements à réaliser* | | Wykupione zlecenia inkasowe<br>*Encaissements recouvrés* | |
|---|---|---|---|---|
| | liczba — *nombre* | kwota w tysiącach zł<br>*montant en milliers de zł* | liczba — *nombre* | kwota w tysiącach zł<br>*montant en milliers de zł* |
| | **Ruch krajowy — *Service intérieur*** | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 819 | 285 | 672 | 231 |
| 1947 | **3 754** | **4 425** | **2 517** | **2 815** |
| Gdańsk | 1 631 | 2 029 | 981 | 1 228 |
| Katowice | 1 439 | 923 | 1 204 | 739 |
| Kraków | 90 | 91 | 54 | 46 |
| Lublin | 36 | 35 | 23 | 24 |
| Łódź | 271 | 209 | 96 | 83 |
| Olsztyn | 46 | 88 | 33 | 63 |
| Poznań | 2 | 681 | 1 | 454 |
| Szczecin | 56 | 84 | 27 | 33 |
| Warszawa | 147 | 233 | 72 | 107 |
| Wrocław | 36 | 52 | 26 | 38 |
| | W tym — *Dont* | | | |
| | **Ruch miejscowy — *Service local*** | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 121 | 41 | 79 | 19 |
| 1947 | **179** | **415** | **1 010** | **257** |
| Gdańsk | 11 | 15 | 1 | 1 |
| Katowice | 140 | 77 | 76 | 33 |
| Kraków | 3 | 5 | 1 | 3 |
| Lublin | 5 | 7 | 1 | 1 |
| Łódź | 5 | 7 | 3 | 4 |
| Olsztyn | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Poznań | 1 | 285 | 921 | 204 |
| Szczecin | 5 | 5 | 1 | 2 |
| Warszawa | 8 | 12 | 5 | 7 |
| Wrocław | — | — | — | — |

## Tabl. 20. Weksle — *Lettres de change*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Otrzymane do inkasa<br>*A encaisser* | | Zainkasowane<br>*Encaissées* | | Zaprotestowane<br>*Protestées* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | liczba<br>*nombre* | kwota w tys. zł<br>*montant en milliers de zł* | liczba<br>*nombre* | kwota w tys. zł<br>*montant en milliers de zł* | liczba<br>*nombre* | kwota w tys. zł<br>*montant en milliers de zł* |
| | **Ruch krajowy — *Service intérieur*** | | | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 1 511 | 7 576 | 246 | 1 085 | 1 020 | 6 565 |
| 1947 | **3 966** | **46 496** | **2 355** | **22 973** | **1 546** | **23 703** |
| Gdańsk | 731 | 10 128 | 257 | 2 217 | 449 | 7 900 |
| Katowice | 329 | 1 387 | 244 | 815 | 77 | 1 106 |
| Kraków | 15 | 37 | 5 | 14 | 10 | 22 |
| Lublin | 32 | 194 | 17 | 145 | 15 | 49 |
| Łódź | 602 | 7 231 | 532 | 5 982 | 70 | 1 249 |
| Olsztyn | 649 | 5 286 | 234 | 1 540 | 412 | 3 691 |
| Poznań | 684 | 8 259 | 627 | 7 963 | 47 | 135 |
| Szczecin | 473 | 7 778 | 40 | 998 | 433 | 6 780 |
| Warszawa | 385 | 5 568 | 342 | 2 830 | 24 | 2 612 |
| Wrocław | 66 | 628 | 57 | 469 | 9 | 159 |
| | W tym — *Dont* | | | | | |
| | **Ruch miejscowy — *Service local*** | | | | | |
| Razem — *Total* 1946 | 1 047 | 4 993 | 125 | 580 | 861 | 4 390 |
| 1947 | **2 526** | **27 007** | **1 722** | **17 326** | **810** | **9 519** |
| Gdańsk | 427 | 4 898 | 10 | 290 | 417 | 4 607 |
| Katowice | 227 | 1 002 | 207 | 668 | 17 | 241 |
| Kraków | 3 | 11 | 3 | 11 | — | — |
| Lublin | — | — | — | — | — | — |
| Łódź | 550 | 6 241 | 499 | 5 560 | 51 | 681 |
| Olsztyn | — | — | — | — | — | — |
| Poznań | 622 | 7 541 | 607 | 7 514 | 43 | 51 |
| Szczecin | 289 | 3 965 | 23 | 235 | 266 | 3 730 |
| Warszawa | 356 | 2 879 | 328 | 2 704 | 9 | 83 |
| Wrocław | 52 | 470 | 45 | 344 | 7 | 126 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 21. Niedoręczalne przesyłki pocztowe[1]) — *Envois tombés en rebut* [1])

**A. W obrocie krajowym — *Service intérieur*** **B. W obrocie zagranicznym — *Service international***

1947

| Lata<br>Rodzaj przesyłek | Otrzymano w działach przesyłek niedoręczalnych<br>*Envois parvenus aux bureaux des envois tombés en rebut* | Z tego — *Dont*<br>zwrócono nadawcy lub doręczono odbiorcy[2])<br>*envois remis au destinataire ou au consignateur*[2]) | pozostało niedoręczonych<br>*envois tombés en rebut* | Otrzymano w działach przesyłek niedoręczalnych<br>*Envois parvenus aux bureaux des envois tombés en rebut* | Z tego — *Dont*<br>zwrócono nadawcy<br>*envois remis au consignateur* | pozostało niedoręczonych<br>*envois tombés en rebut* | Zwrócono z Polski do kraju nadania jako niedoręczone<br>*Envois de la Pologne renvoyés au pays d'expédition comme non remis* | Années<br>Genre des envois |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem..... 1946 | 190 010 | 34 053 | 155 957 | 5 568 | 420 | 5 148 | 267 | 1946 Total |
| 1947 | 219 302 | 25 866 | 193 436 | 2 403 | 76 | 2 327 | 336 | 1947 |
| Listy i kartki pocztowe zwykłe i polecone .. | 202 587 | 24 932 | 177 655 | 562 | 59 | 503 | 328 | Lettres et cartes postales ordinaires et recommandées |
| Druki, papiery handlowe i próbki towarów zwykłe i polecone ..... | 11 005 | 215 | 10 790 | 709 | 6 | 703 | — | Imprimés, papiers de commerce, échantillons de march. ordinaires et recommandés |
| Listy wartościowe .... | 2 | 1 | 1 | — | — | — | — | Lettres chargées |
| Paczki ..... | 5 708 | 718 | 4 990 | 1 132 | 11 | 1 121 | 8 | Colis postaux |

[1]) Przesyłki, które nie mogły być doręczone przez urzędy pocztowe i zostały przekazane do działów przesyłek niedoręczalnych. [2]) Po przeprowadzeniu postępowania dla odnalezienia nadawcy lub odbiorcy.
[1]) *Envois, ne pouvant être remis au destinataire par les bureaux de poste et transmis aux bureaux des envois tombés en rebut.* [2]) *Après avoir établi la personne du destinataire ou du consignateur.*

## Tabl. 22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź — *Coupons internationaux de réponse*

1947

| Lata<br>Kraje | Kupony polskie wymienione za granicą<br>*Coupons polonais échangés à l'étranger*<br>liczba<br>*nombre* | kwota we frankach w złocie<br>*montant en francs-or* | Kupony obce wymienione w Polsce<br>*Coupons étrangers échangés en Pologne*<br>liczba<br>*nombre* | kwota we frankach w złocie<br>*montant en francs-or* | Saldo [1]) we frankach w złocie<br>*Balance* [1]) *en francs-or* | Années<br>Pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem ..... 1946 | — | — | 1 143 865 | 320 285,84 | + 320 285,84 | 1946 Total |
| 1947 | 45 661 | 12 785,08 | 929 284 | 260 199,52 | + 247 414,44 | 1947 |
| Afryka Południowa . | 67 | 18,76 | 2 245 | 628,60 | + 609,84 | Afrique du Sud |
| Alger ..... | 20 | 5,60 | 240 | 67,20 | + 61,60 | Algérie |
| Antyle Holenderskie | — | — | 77 | 21,56 | + 21,56 | Antilles Néerlandaises |
| Argentyna ..... | 6 | 1,68 | 1 604 | 449,12 | + 447,44 | Argentine |
| Australia ..... | 14 | 3,92 | 2 732 | 764,96 | + 761,04 | Australie |
| Austria ..... | 343 | 96,04 | 1 037 | 290,36 | + 194,32 | Autriche |
| Belgia ..... | 2 567 | 718,76 | 2 824 | 790,72 | + 71,96 | Belgique |
| Brazylia ..... | 5 | 1,40 | 2 060 | 576,80 | + 575,40 | Brésil |
| Bulgaria ..... | 3 | 0,84 | 64 | 17,92 | + 17,08 | Bulgarie |
| Cejlon ..... | 27 | 7,56 | 2 | 0,56 | — 7,00 | Ceylan |
| Chile ..... | — | — | 126 | 35,28 | + 35,28 | Chili |
| Chiny ..... | — | — | 6 | 1,68 | + 1,68 | Chine .. |
| Costa-Rica ..... | — | — | 31 | 8,68 | + 8,68 | Costa-Rica |
| Cypr ..... | 1 902 | 532,56 | — | — | — 532,56 | Chypre |
| Czechosłowacja ..... | 1 492 | 417,76 | 789 | 220,92 | — 196,84 | Tchécoslovaquie |
| Dania ..... | 754 | 211,12 | 5 779 | 1 618,12 | + 1 407,00 | Danemark |
| Egipt ..... | 10 | 2,80 | 10 188 | 2 852,64 | + 2 849,84 | Egypte |
| Francja ..... | 9 958 | 2 788,24 | 17 521 | 4 905,88 | + 2 117,64 | France |

[1]) Znak „+" oznacza saldo dodatnie, „—" saldo ujemne.
[1]) „+" *désigne une balance positive (excédent),* „—" *désigne une balance négative (déficit).*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź (dok.)

## *Coupons internationaux de réponse (fin)*

1957

| Kraje | Kupony polskie wymienione za granicą *Coupons polonais échangés à l'étranger* | | Kupony obce wymienione w Polsce *Coupons étrangers échangés en Pologne* | | Saldo [1] we frankach w złocie *Balance [1] en francs-or* | Pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | liczba *nombre* | kwota we frankach w złocie *montant en francs-or* | liczba *nombre* | kwota we frankach w złocie *montant en francs-or* | | |
| Gibraltar | 3 | 0,84 | — | — | — 0,84 | Gibraltar |
| Haiti | — | — | 2 | 0,56 | + 0,56 | Haïti |
| Hiszpania | — | — | 6 | 1,68 | + 1,68 | Espagne |
| Holandia | 72 | 20,16 | 1 648 | 461,44 | + 441,28 | Pays-Bas |
| Indie Brytyjskie | 18 | 5,04 | 1 712 | 479,36 | + 474,32 | Indes Britanniques |
| Indochiny | 1 | 0,28 | 2 | 0,56 | + 0,28 | Indo-Chine |
| Irak | — | — | 60 | 16,80 | + 16,80 | Irak |
| Iran | — | — | 20 | 5,60 | + 5,60 | Iran |
| Irlandia | — | — | 283 | 79,24 | + 79,24 | Irlande |
| Islandia | — | — | 2 | 0,56 | + 0,56 | Islande |
| Jamajka | — | — | 1 | 0,28 | + 0,28 | Jamaïque |
| Jugosławia | 132 | 36,96 | 73 | 20,44 | — 16,52 | Yougoslavie |
| Kanada | 3 | 0,84 | 17 874 | 5 004,72 | + 5 003,88 | Canada |
| Kenya i Uganda | 80 | 22,40 | 3 743 | 1 048,04 | + 1 025,64 | Kenya et Uganda |
| Kolumbia | — | — | 171 | 47,88 | + 47,88 | Colombie |
| Kongo Belgijskie | — | — | 31 | 8,68 | + 8,68 | Congo Belge |
| Kuba | 4 | 1,12 | 60 | 16,80 | + 15,68 | Cuba |
| Liban | 16 | 4,48 | 985 | 275,80 | + 271,32 | Liban |
| Luksemburg | 66 | 18,48 | 49 | 13,72 | — 4,76 | Luxembourg |
| Malaje | 4 | 1,12 | — | — | — 1,12 | Malaisie |
| Malta | 11 | 3,08 | — | — | — 3,08 | Malte |
| Marokko | 27 | 7,56 | 129 | 36,12 | + 28,56 | Maroc |
| Martynika | 7 | 1,96 | — | — | — 1,96 | Martinique |
| Meksyk | — | — | 179 | 50,12 | + 50,12 | Mexique |
| Norwegia | 83 | 23,24 | 3 | 0,84 | — 22,40 | Norvège |
| Nowa Kaledonia | 2 | 0,56 | — | — | — 0,56 | Nouvelle Calédonie |
| Nowa Zelandia | — | — | 292 | 81,76 | + 81,76 | Nouvelle Zélande |
| Palestyna | 1 668 | 467,04 | 19 656 | 5 503,68 | + 5 036,64 | Palestine |
| Portugalia | 5 | 1,40 | 21 | 5,88 | + 4,48 | Portugal |
| Rodezja | 3 | 0,84 | 1 858 | 520,24 | + 519,40 | Rhodésie |
| Rumunia | 479 | 134,12 | 172 | 48,16 | — 85,96 | Roumanie |
| Senegal | 1 | 0,28 | — | — | — 0,28 | Senegal |
| Siam | — | — | 3 | 0,84 | + 0,84 | Siam |
| Sierra Leone | — | — | 1 | 0,28 | + 0,28 | Sierra Leone |
| Stany Zjedn. Am. | 684 | 191,52 | 513 121 | 143 673,88 | + 143 482,36 | États-Unis d'Am. |
| Syria | — | — | 5 | 1,40 | + 1,40 | Syrie |
| Szwajcaria | 13 945 | 3 904,60 | 6 556 | 1 835,68 | — 2 068,92 | Suisse |
| Szwecja | 4 852 | 1 358,56 | 5 804 | 1 625,12 | + 266,56 | Suède |
| Trinidad | — | — | 15 | 4,20 | + 4,20 | Trinidad |
| Tunis | — | — | 79 | 22,12 | + 22,12 | Tunisie |
| Turcja | 1 | 0,28 | 413 | 115,64 | + 115,36 | Turquie |
| Urugwaj | — | — | 651 | 182,28 | + 182,28 | Uruguay |
| Wenezuela | — | — | 91 | 25,48 | + 25,48 | Vénezuéla |
| Węgry | 1 629 | 456,12 | 10 | 2,80 | — 453,32 | Hongrie |
| Wielka Brytania | 3 785 | 1 059,80 | 305 609 | 85 570,52 | + 84 510,72 | Grande-Bretagne |
| Włochy | 860 | 240,80 | 232 | 64,96 | — 175,84 | Italie |
| Złote Wybrzeże | — | — | 334 | 93,52 | + 93,52 | Côte d'Or |
| Z. S. R. R.[2]) | 52 | 14,56 | 3 | 0,84 | — 13,72 | U. R. S. S.[2]) |

[1]) Znak „+" oznacza saldo dodatnie, „—" saldo ujemne. [2]) Łącznie z azjatycką częścią Z. S. R. R.

[1]) „+" *désigne une balance positive (excédent)*, „—" *désigne une balance negative (déficit)*. [2]) *Y compris la partie Asiatique de U. R. S. S.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



**Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne**

***Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement***

1957

| Lata<br>Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki | | Ilość<br>*Nombre* | Wartość w złotych<br>*Valeur en zlotys* | Années<br>Espèce et valeur nominale par unité émise |
|---|---|---|---|---|
| **a. Znaczki pocztowe — *Timbres-poste*** | | | | |
| Ogółem | 1946 | 357 789 780 | 1 737 602 939 | 1946 Total |
| | **1947** | **489 896 416** | **3 865 747 611** | **1947** |
| **Znaczki pocztowe — opłaty w złotych** | | | | **Timbres-poste ordinaires en zloty** |
| **Razem** | | **405 550 875** | **3 061 518 136** | **Total** |
| Będzin | 5 | 53 613 090 | 268 065 450 | Będzin |
| Brat Albert | 2 | 16 911 400 | 33 822 800 | Frère Albert |
| Chopin | 3 | 16 878 300 | 50 634 900 | Chopin |
| Curie-Skłodowska | 10 | 16 937 200 | 169 372 000 | Curie-Skłodowska |
| Gdańsk | 1 | 4 861 400 | 4 861 400 | Gdańsk |
| „ | 2 | 4 704 300 | 9 408 600 | „ |
| „ | 3 | 12 230 500 | 36 691 500 | „ |
| Górnik | 20 | 15 600 000 | 312 000 000 | Mineur |
| Hutnik | 5 | 20 000 000 | 100 000 000 | Métallurgiste |
| Lanckorońskie | 10 | 10 375 194 | 103 751 940 | de Lanckorona |
| Malarstwo | 1 | 21 905 100 | 21 905 100 | Peinture |
| Mickiewicz | 20 | 11 550 100 | 231 002 000 | Mickiewicz |
| Poezja | 15 | 8 694 900 | 130 423 500 | Poésie |
| Probus | 5 | 9 782 000 | 48 910 000 | Probus |
| „ | 6 | 418 091 | 2 508 546 | „ |
| Proza | 6 | 8 713 900 | 52 283 400 | Prose |
| Rolnik | 10 | 80 000 000 | 800 000 000 | l'Agriculteur |
| Rybak | 15 | 22 400 000 | 336 000 000 | Pêcheur |
| Teatr | 5 | 69 975 400 | 349 877 000 | Théatre |
| **Znaczki pocztowe okolicznościowe w *zł*** | | | | **Timbres-poste de circonstance en *zl*** |
| **Razem** | | **801 906** | **13 770 560** | **Total** |
| E. Zegadłowicz | 5+15 | 177 600 | 3 552 000 | E. Zegadłowicz |
| Mistrzostwo Narciarskie | 5+15 | 170 000 | 3 400 000 | Championnat de ski |
| P. C. K. | 5+ 5 | 124 750 | 1 247 500 | P. C. K. (C. P. R.) |
| Pomoc zimowa | 2+18 | 227 550 | 4 551 000 | Aide d'Hiver |
| Sejm Ustawodawczy | 3+ 7 | 102 006 | 1 020 060 | Diète |
| **Znaczki pocztowe lotnicze w złotych** | | | | **Timbres-poste „par avion" en zlotys** |
| **Razem** | | **34 936 654** | **594 955 210** | **Total** |
| Znaczki | 5 | 6 793 300 | 33 966 500 | Timbres-poste |
| „ | 10 | 8 910 700 | 89 107 000 | „ „ |
| „ | 15 | 4 666 000 | 69 990 000 | „ „ |
| „ | 20 | 3 830 000 | 76 600 000 | „ „ |
| „ | 25 | 4 500 900 | 112 522 500 | „ „ |
| „ | 30 | 4 348 500 | 130 455 000 | „ „ |
| „ | 40 | 1 204 849 | 48 193 960 | „ „ |
| „ | 50 | 682 405 | 34 120 250 | „ „ |
| **Znaczki do korespondencji urzędowej w złotych** | | | | **Timbres-poste pour correspondence officielle en zlotys** |
| **Razem** | | **35 458 700** | **79 420 600** | **Total** |
| — zwykłej | 2 | 31 207 100 | 62 414 200 | — ordinaire |
| — poleconej | 4 | 4 251 600 | 17 006 400 | — recommandée |
| **Znaczki pocztowe — dopłaty w złotych** | | | | **Timbres-poste de supplément en zlotys** |
| **Razem** | | **13 148 281** | **116 083 105** | **Total** |
| Dopłata | 3 | 4 236 800 | 12 710 400 | Paiement supplémentaire |
| „ | 5 | 2 573 891 | 12 869 455 | „ „ |
| „ | 10 | 4 529 100 | 45 291 000 | „ „ |
| „ | 25 | 1 808 490 | 45 212 250 | „ „ |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne (c. d.)

## *Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement (suite)*

1947

| Lata<br>Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki | Ilość<br>*Nombre* | Wartość w złotych<br>*Valeur en zlotys* | Années<br>Espèce et valeur nominale par unité émise |
|---|---|---|---|
| **b. Kartki pocztowe krajowe i druki płatne [redacted] — *Cartes postales et formules d'affranchissement du service intérieur [redacted]*)** | | | |
| Ogółem ..... 1946 | 38 008 804 | 53 620 475 | 1946 Total |
| 1947 | **54 125 438** | **188 796 130** | **1947** |
| **Kartki pocztowe krajowe w złotych Razem** ..... | **17 708 694** | **90 524 721** | **Cartes-postales du service interieur en zl Total** |
| Belweder ..... 3 | 4 734 913 | 14 204 739 | Belvedère |
| „ ..... 2+3 | 6 437 492 | 32 187 460 | „ |
| Daszyński ..... 5 | 515 344 | 2 576 720 | Daszyński |
| Leszno—Ratusz ..... 5 | 1 342 304 | 6 711 520 | Leszno — Hôtel de ville |
| Oświęcim ..... 3 | 564 020 | 1 692 060 | Oświęcim |
| „ ..... 6 | 538 157 | 3 228 942 | „ |
| Pniów ..... 6+2 | 416 000 | 3 328 000 | Pniów |
| Tatrzańskie ..... 15 | 1 079 296 | 16 189 440 | de Tatra |
| Urząd Telekomunikacyjny ..... 5 | 2 081 168 | 10 405 840 | Bureau de la Télécommunication |
| **Druki płatne w złotych Razem** ..... | **36 416 744** | **98 271 409** | **Formules d'affranchissement en zlotys Total** |
| Międzynarodowe kupony na odpowiedź ..... 15 | 300 000 | 4 500 000 | Coupons internationaux de réponse |
| Pocztowe książki nadawcze nr 1 50 | 11 633 | 581 650 | Livrets de consignation No. 1 |
| Pocztowe książki nadawcze nr 1 150 | 18 739 | 2 810 850 | Livrets de consignation No. 1 |
| Arkusze nadawcze nr 1a ..... 2 | 102 083 | 204 166 | Feuilles d'expédition No. 1a |
| Adresy pomocnicze zagraniczne nr. 70 ..... 2 | 52 000 | 104 000 | Adresses supplémentaires intérnationales No. 70 |
| Adresy pomocnicze krajowe nr 73 1 | 8 713 511 | 8 713 511 | Adresses supplémentaires intérieures No. 73 |
| Adresy pomocnicze krajowe nr 73 3 | 1 490 994 | 4 472 982 | Adresses supplémentaires intérieures No. 73 |
| Pocztowe książki odbiorcze nr 79 25 | 8 239 | 205 975 | Livrets de réception No. 79 |
| Wykazy zleceniowe nr 80 ..... 1 | 100 800 | 100 800 | Liste des encaissements No. 80 |
| Wykazy weksli miejscowych nr 81 1 | 122 500 | 122 500 | Liste des lettres de change locales No. 81 |
| Karty tożsamości nr 87 ..... 25 | 505 602 | 12 640 050 | Cartes d'identités No. 87 |
| Adresy pomocnicze z przekazem pobraniowym nr 105 ..... 2 | 1 344 908 | 2 689 816 | Adresses supplémentaires avec mandats de remboursements No. 105 |
| Adresy pomocnicze z przekazem pobraniowym nr 105 ..... 5 | 1 581 876 | 7 909 380 | Adresses supplémentaires avec mandats de remboursements No. 105 |
| Deklaracje celne nr 121 ..... 0,50 | 100 000 | 50 000 | Déclarations de douane No. 121 |
| Koperty lotnicze nr. 310 ..... 2 | 150 000 | 300 000 | Enveloppes „par avion" No. 310 |
| Koperty lotnicze nr 310 ..... 5 | 550 700 | 2 753 500 | Enveloppes „par avion" No. 310 |
| Przekazy pocztowe krajowe | | | Mandats-poste intérieurs |
| — zwykłe nr 504 ..... 1 | 5 312 966 | 5 312 966 | — ordinaires No. 504 |
| — zwykłe nr 504 ..... 3 | 6 871 586 | 20 614 758 | — ordinaires No. 504 |
| — zleceniowo-pobraniowe nr 517 1 | 1 020 036 | 1 020 036 | — de remboursement No. 517 |
| Międzynarodowe przekazy pocztowe nr 519 ..... 2 | 100 916 | 201 832 | Mandats-poste internationaux No. 519 |
| Międzynarodowe przekazy pocztowe nr 519 ..... 5 | 50 126 | 250 630 | Mandats-poste internationaux No. 519 |
| Blankiety telegraficzne nr 1011 . 2 | 4 753 952 | 9 507 904 | Formulaires télégraphiques No. 1011 |
| Dzienniki kasowe przyjętych telegramów nr 1014 ..... 2 | 10 352 | 20 704 | Livres de caisse des télégrammes reçus No. 1014 |
| Dzienniki kasowe przyjętych telegramów—wkładkowe nr 1014a 1 | 3 000 | 3 000 | Livres de caisse des télégrammes reçus — d'insertions No. 1014a |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne (dok.)

## *Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement (fin)*

1957

| Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki | | Ilość *Nombre* | Wartość w złotych *Valeur en zlotys* | Espèce et valeur nominale par unité émise |
|---|---|---|---|---|
| **b. Kartki pocztowe krajowe i druki płatne (dok.)** *Cartes postales et formules d'affranchissement du service intérieur (fin)* | | | | |
| Dzienniki kasowe przyjętych telegramów — format mniejszy nr 1014b | 1 | 4 610 | 4 610 | Livres de caisse des télégrammes reçus — plus petit No. 1014b |
| Pokwitowania nadania telegramów nr 1030 | 10 | 806 416 | 8 064 160 | Quittances des télégrammes envoyés No. 1030 |
| Zezwolenia na instalacje telefoniczne nr 1101 | 10 | 26 270 | 262 700 | Permis pour installations téléphoniques No. 1101 |
| Zezwolenia na instalacje telefoniczne nr 1101a | 10 | 19 800 | 198 000 | Permis pour installations téléphoniques No. 1101a |
| Blankiety na radiotelegramy nr 1307 | 1 | 29 852 | 29 852 | Formulaires pour radiotélégrammes No. 1307 |
| Wykazy A radiotelegramów wydanych do stacji nadbrzeżnych nr 1309 | 1 | 8 369 | 8 369 | Listes A des radiotélégrammes envoyés aux stations littorales No. 1309 |
| Wykazy B radiotelegramów odebranych od stacji nadbrzeżnych nr 1309a | 1 | 20 600 | 20 600 | Listes B des radiotélégrammes reçus des stations littorales No. 1309a |
| Zezwolenia radiofoniczne nr 1314 | 1 | 462 000 | 462 000 | Permis radiophoniques No. 1314 |
| Zezwolenia radiofoniczne nr 1314 | 3 | 420 868 | 1 262 604 | Permis radiophoniques No. 1314 |
| Zezwolenia radiofoniczne z blankietem P.K.O. nr 1315 | 1 | 521 192 | 521 192 | Permis radiophoniques sur formulaire de la C.P.E. No. 1315 |
| Zezwolenia radiofoniczne z blankietem P.K.O. nr 1315 | 3 | 496 296 | 1 488 888 | Permis radiophoniques sur formulaire de la C.P.E. No. 1315 |
| Blankiety P.K.O. z kontrolą radiofoniczną nr 4545 | 1 | 293 524 | 293 524 | Formulaires de la C.P.E. avec contrôle radiophonique No. 4545 |
| Klasery | 30 | 40 | 1 200 | Classificateurs |
| Klasery | 200 | 308 | 61 600 | Classificateurs |
| Dodatki do spisu urzędów, agencji, pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 2 | 20 | 10 030 | 200 600 | Suppléments aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 2 |
| Dodatki do spisu urzędów, agencji i pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 3 | 20 | 10 000 | 200 000 | Suppléments aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 3 |
| Dodatki do spisu urzędów, agencji i pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 4 | 10 | 10 050 | 100 500 | Supplements aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 4 |

## Tabl. 24. Maszyny do frankowania przesyłek pocztowych

## *Machines pour affranchir les envois de correspondance*

31. XII 1957

| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem *Total* | Typy maszyn — *Types des machines* | |
|---|---|---|---|
| | | *Midget Multi Value* | *Francotyp* |
| **Razem — *Total*** | 2 | 1 | 1 |
| Kraków | 1 | 1 | — |
| Łódź | 1 | — | 1 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# II. TELEKOMUNIKACJA — *TÉLÉCOMMUNICATION*

## A. TELEFONIA — *TÉLÉPHONIE*

### Tabl. 25. Sieci miejskie — *Réseaux urbains*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Liczba sieci *Nombre de réseaux* | Długość linii *Longueur des lignes* | | Długość obwodów abonentowych *Longueur des circuits d'abonnés* | | Długość drutów *Longueur des fils* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ogółem *total* | w tym w kablach podziemnych *dont câbles souterrains* | ogółem *total* | w tym w kablach napowietrznych i podziemnych *dont câbles aériens et souterrains* | ogółem *total* | w tym w kablach napowietrznych i podziemnych *dont câbles aériens et souterrains* |
| **Razem — *Total*** | | | | | | | |
| 31. XII 1946 | 2 530 | 20 160 | 9 202 | 420 717 | 264 414 | 751 435 | 520 340 |
| „ „ 1947 | **2 564** | **23 509** | **8 990** | **754 119** | **641 112** | **1 144 025** | **985 034** |
| Gdańsk | 330 | 2 632 | 815 | 190 050 | 145 600 | 190 059 | 145 600 |
| Katowice | 231 | 3 416 | 1 494 | 112 858 | 91 363 | 225 716 | 182 726 |
| Kraków | 386 | 1 317 | 202 | 22 678 | 12 923 | 45 356 | 25 846 |
| Lublin | 186 | 940 | 109 | 9 340 | 5 020 | 18 680 | 10 040 |
| Łódź | 232 | 2 058 | 1 441 | 113 411 | 110 200 | 226 822 | 220 400 |
| Olsztyn | 176 | 828 | 423 | 5 265 | 4 822 | 10 530 | 9 644 |
| Poznań | 467 | 1 895 | 603 | 39 902 | 26 705 | 79 804 | 53 410 |
| Szczecin | 118 | 1 096 | 450 | 182 573 | 180 000 | 182 573 | 180 000 |
| Warszawa | 256 | 1 415 | 411 | 30 333 | 27 570 | 69 076 | 63 550 |
| Wrocław | 182 | 7 912 | 3 042 | 47 709 | 36 909 | 95 418 | 73 818 |

### Tabl. 26. Połączenia międzymiastowe — *Jonctions interurbaines*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Długość linii *Longueur des lignes* | | | Długość połączeń *Longueur des jonctions* | | | | Długość drutów *Longueur des fils* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | telefonicznych *téléphoniques* | mieszanych *mixtes* | w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont câbles aériens, souterrains et sous-marins* | ogółem *total* | rzeczywistych *réels* | kombinowanych *combinés* | telefonii wielokrotnej *de téléphonie multiple* | ogółem *total* | w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont câbles aériens, souterrains et sous-marins* |
| **Razem — *Total*** | | | | | | | | | |
| 31. XII 1946 | 42 011 | 2 131 | 8 465 | 477 584 | 453 219 | 15 765 | 8 600 | 864 511 | 658 888 |
| „ „ 1947 | **52 541**[1]) | **2 136** | **9 304** | **590 982** | **562 935** | **19 447** | **8 600** | **1 157 742** | **809 624** |
| Gdańsk | 8 059 | — | 1 485 | 47 259 | 46 891 | 368 | — | 94 518 | 62 062 |
| Katowice | 3 333 | 282 | 1 220 | 68 371 | 62 892 | 5 479 | — | 159 870 | 141 886 |
| Kraków | 5 276 | 403 | 623 | 26 012 | 24 086 | 1 926 | — | 51 938 | 27 324 |
| Lublin | 3 892 | 188 | 336 | 21 103 | 20 158 | 945 | — | 31 536 | 14 466 |
| Łódź | 2 937 | — | 720 | 273 472 | 259 167 | 5 705 | 8 600 | 518 336 | 387 520 |
| Olsztyn | 4 588 | 107 | 520 | 13 821 | 13 654 | 167 | — | 27 308 | 8 096 |
| Poznań | 10 389 | 594 | 1 050 | 38 247 | 35 269 | 2 978 | — | 70 538 | 36 104 |
| Szczecin | 3 803 | — | 742 | 60 022 | 59 392 | 630 | — | 118 784 | 97 802 |
| Warszawa | 4 533 | 562 | 607 | 17 785 | 17 572 | 213 | — | 35 144 | 17 432 |
| Wrocław | 5 731 | — | 2 001 | 24 890 | 23 854 | 1 036 | — | 49 770 | 36 932 |

[1]) Dane te nie obejmują linii dzierżawionych.

[1]) *Les lignes à bail ne sont pas incluses dans ces données.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 27. Rozmównice publiczne — *Cabines publiques*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Rozmównice publiczne *Cabines publiques* — ogółem *total* | Rozmównice publiczne *Cabines publiques* — na 1 rozmównicę przypada mieszkańców *nombre d'habitants par cabine publique* | Miejscowości z rozmównicami publicznymi i z połączeniami międzymiastowymi *Localités pourvues de cabines publiques et de circuits interurbains* | Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Rozmównice publiczne *Cabines publiques* — ogółem *total* | Rozmównice publiczne *Cabines publiques* — na 1 rozmównicę przypada mieszkańców *nombre d'habitants par cabine publique* | Miejscowości z rozmównicami publicznymi i z połączeniami międzymiastowymi *Localités pourvues de cabines publiques et de circuits interurbains* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 2 975 | *7 941* | 2 776 | Lublin | 136 | *19 600* | 123 |
| „ „ 1947 | **3 247** | ***7 276*** | **2 414** | Łódź | 226 | *10 041* | 230 |
| Gdańsk | 621 | *3 716* | 547 | Olsztyn | 216 | *3 409* | 208 |
| Katowice | 329 | *9 401* | 213 | Poznań | 647 | *3 744* | 440 |
| Kraków | 274 | *15 841* | 230 | Szczecin | 167 | *3 555* | 153 |
| | | | | Warszawa | 347 | *9 384* | 36 |
| | | | | Wrocław | 284 | *6 835* | 234 |

## Tabl. 28. Abonenci — *Abonnés*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem *Total* | Na sieciach — *Reliés aux réseaux* — ręcznych — *à bras* — razem *total* | M. B.[1]) | C. B.[2]) | automatycznych *automatiques* | 1 abonent przypada na mieszkańców *Un abonné par habitants* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* ... 31. XII 1946 | 118 064 | 41 991 | 34 977 | 7 014 | 76 073 | *200* |
| „ „ 1947 | **137 447** | **46 215** | **41 367** | **4 848** | **91 232** | ***172*** |
| Gdańsk | 16 856 | 5 533 | 5 469 | 64 | 11 323 | *137* |
| Katowice | 28 190 | 3 138 | 2 916 | 222 | 25 052 | *110* |
| Kraków | 14 640 | 6 203 | 5 109 | 1 094 | 8 437 | *296* |
| Lublin | 6 780 | 3 247 | 2 947 | 300 | 3 533 | *393* |
| Łódź | 14 300 | 4 116 | 3 909 | 207 | 10 184 | *159* |
| Olsztyn | 3 481 | 2 831 | 2 831 | — | 650 | *212* |
| Poznań | 20 808 | 9 847 | 9 847 | — | 10 961 | *116* |
| Szczecin | 3 934 | 1 806 | 1 804 | 2 | 2 128 | *151* |
| Warszawa | 11 279 | 3 602 | 3 004 | 598 | 7 677 | *289* |
| Wrocław | 17 179 | 5 892 | 3 531 | 2.361 | 11 287 | *113* |

[1]) Miejscowa bateria. [2]) Centralna bateria.
[1]) *Batterie locale.* [2]) *Batterie centrale.*

## Tabl. 29. Aparaty telefoniczne [1]) — *Appareils téléphoniques*[1])

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem *Total* | Na sieciach — *Reliés aux réseaux* — ręcznych — *à bras* — razem *ensemble* | M. B.[2]) | C. B.[3]) | automatycznych *automatiques* | Na 1 000 mieszkańców przypada aparatów *Nombre d'appareils par 1 000 habitants* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* ... 31. XII 1946 | 169 821 | 62 302 | 50 855 | 11 447 | 107 519 | *7* |
| „ „ 1947 | **188 909** | **63 599** | **51 393** | **12 206** | **125 310** | ***8*** |
| Gdańsk | 22 443 | 6 595 | 6 515 | 80 | 15 848 | *10* |
| Katowice | 44 844 | 9 319 | 4 067 | 5 252 | 35 525 | *14* |
| Kraków | 20 898 | 8 464 | 7 032 | 1 432 | 12 434 | *5* |
| Lublin | 7 435 | 4 102 | 3 753 | 349 | 3 333 | *3* |
| Łódź | 18 256 | 4 804 | 4 475 | 329 | 13 452 | *8* |
| Olsztyn | 4 028 | 3 166 | 3 149 | 17 | 862 | *5* |
| Poznań | 27 694 | 12 403 | 12 403 | — | 15 291 | *11* |
| Szczecin | 4 864 | 2 005 | 1 962 | 43 | 2 859 | *8* |
| Warszawa | 13 233 | 4 546 | 3 681 | 865 | 8 687 | *4* |
| Wrocław | 25 214 | 8 195 | 4 356 | 3 839 | 17 019 | *13* |

[1]) Łącznie z aparatami wrzutowymi i aparatami w rozmównicach publicznych. [2]) Miejscowa bateria. [3]) Centralna bateria.
[1]) *Y. compris les automates téléphoniques et les appareils dans les cabines téléphoniques publiques.* [2]) *Batterie locale.* [3]) *Batterie centrale.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 30. Rozmowy miejscowe — *Conversations téléphoniques locales*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | | Liczba rozmów — *Nombre de conversations* | | | Telegramy otrzymane i przekazane telefonicznie<br>*Télégrammes transmis par téléphone* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ogółem<br>*total* | w tym za pośrednictwem rozmównic publicznych<br>*dont dans les cabines publ.* | przypadająca na 1000 mieszkańców<br>*par 1000 habitants* | otrzymane od abonentów<br>*expédiés par les abonnés* | przekazane abonentom<br>*remis aux abonnés* |
| Razem — *Total* | 1946 | 278 132 957 | 1 053 239 | *11 773* | 543 559 | 261 877 |
| | **1947** | **380 342 808** | **1 312 964** | ***16 099*** | **756 819** | **328 756** |
| Gdańsk | | 37 367 933 | 127 129 | *16 198* | 150 552 | 37 706 |
| Katowice | | 122 043 070 | 263 536 | *39 458* | 164 712 | 52 864 |
| Kraków | | 33 579 180 | 160 266 | *7 735* | 104 097 | 55 391 |
| Lublin | | 15 669 992 | 48 504 | *5 878* | 23 508 | 13 157 |
| Łódź | | 40 615 400 | 107 862 | *17 900* | 54 233 | 40 442 |
| Olsztyn | | 7 128 770 | 25 098 | *9 686* | 17 183 | 13 080 |
| Poznań | | 58 483 500 | 185 124 | *24 147* | 131 515 | 52 679 |
| Szczecin | | 6 967 014 | 44 608 | *11 729* | 42 774 | 9 161 |
| Warszawa | | 31 190 488 | 281 113 | *9 579* | 35 385 | 21 892 |
| Wrocław | | 27 297 461 | 69 724 | *14 064* | 32 860 | 32 384 |

## Tabl. 31. Rozmowy międzymiastowe i międzynarodowe

### *Conversations interurbaines et internationales*

1947

| Lata — Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années — Districts Postaux et Télégraphiques* | | Międzymiastowe — *Interurbaines* | | | | Międzynarodowe — *Internationales* | | | Wezwania do rozmów<br>*Avis d'appel* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ogółem<br>*total* | w tym służbowe (wolne od opłaty)<br>*dont de service (franc de port)* | zwykłe<br>*ordinaires* | pilne<br>*urgentes* | ogółem<br>*total* | z Polski<br>*de la Pologne* | do Polski<br>*vers la Pologne* | |
| **Liczba rozmów — *Nombre de conversations*** | | | | | | | | | |
| Razem — *Total* | 1946 | 31 836 375 | 1 896 413 | 27 575 007 | 4 261 368 | 67 754 | 35 254 | 32 500 | 508 200 |
| | **1947** | **41 915 563** | **2 510 616** | **36 723 680** | **5 191 883** | **217 347** | **131 565** | **85 782** | **574 562** |
| Gdańsk | | 4 956 330 | 208 458 | 4 351 885 | 604 445 | 4 927 | 2 859 | 2 068 | 84 010 |
| Katowice | | 6 426 200 | 395 937 | 4 807 407 | 1 618 793 | 83 767 | 51 234 | 32 533 | 65 645 |
| Kraków | | 5 822 528 | 528 790 | 5 134 503 | 688 025 | 10 474 | 6 386 | 4 088 | 96 389 |
| Lublin | | 2 727 780 | 123 603 | 2 537 071 | 190 709 | 132 | 114 | 18 | 44 801 |
| Łódź | | 3 924 300 | 150 784 | 3 306 123 | 618 177 | 12 976 | 4 049 | 8 927 | 45 732 |
| Olsztyn | | 1 461 063 | 147 340 | 1 391 886 | 69 177 | 72 | 72 | — | 15 848 |
| Poznań | | 6 972 480 | 621 253 | 6 565 844 | 406 636 | 596 | 510 | 86 | 91 880 |
| Szczecin | | 1 044 310 | 74 932 | 970 413 | 73 897 | — | — | — | 16 852 |
| Warszawa | | 2 988 980 | 137 484 | 2 645 860 | 343 120 | 91 907 | 58 557 | 33 350 | 72 877 |
| Wrocław | | 5 591 592 | 122 035 | 5 012 688 | 578 904 | 12 496 | 7 784 | 4 712 | 40 528 |
| **Rozmowy w minutach — *Conversations en minutes*** | | | | | | | | | |
| Razem — *Total* | 1946 | 93 413 396 | 5 443 777 | 80 173 910 | 13 239 486 | 200 431 | 104 571 | 95 860 | × |
| | **1947** | **120 039 692** | **7 475 450** | **104 905 176** | **15 134 516** | **628 961** | **381 549** | **247 412** | × |
| Gdańsk | | 14 571 933 | 669 934 | 12 825 510 | 1 746 423 | 14 283 | 8 259 | 6 024 | × |
| Katowice | | 18 921 420 | 1 134 170 | 14 278 483 | 4 642 937 | 241 268 | 148 680 | 92 588 | × |
| Kraków | | 16 848 108 | 1 615 901 | 14 796 450 | 2 051 658 | 30 506 | 18 620 | 11 886 | × |
| Lublin | | 8 027 494 | 343 398 | 7 474 108 | 553 386 | 332 | 282 | 50 | × |
| Łódź | | 10 192 014 | 435 161 | 8 371 664 | 1 820 350 | 38 193 | 11 785 | 26 408 | × |
| Olsztyn | | 4 112 072 | 409 416 | 3 912 966 | 199 106 | 208 | 208 | — | × |
| Poznań | | 20 041 027 | 1 894 253 | 18 835 302 | 1 205 725 | 1 723 | 1 480 | 243 | × |
| Szczecin | | 3 016 028 | 215 926 | 2 806 340 | 209 688 | — | — | — | × |
| Warszawa | | 8 622 656 | 402 106 | 7 610 093 | 1 012 563 | 265 646 | 169 249 | 96 397 | × |
| Wrocław | | 15 686 940 | 355 185 | 13 994 260 | 1 692 680 | 36 802 | 22 986 | 13 816 | × |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 32. Szczegółowy przegląd zagranicznego ruchu telefonicznego
## *Revue détaillée du service téléphonique international*

1947

| Lata<br>Kraje | Ogółem rozmów telefonicznych *Nombre total de conversations téléphon.* | | Rozmowy — *Conversations* | | | | | | Années<br>Pays |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | z Polski *de la Pologne* | | do Polski *vers la Pologne* | | tranzytowe *de transit* | | |
| | w godzinach — *aux heures* | | | | | | | | |
| | silnego ruchu *du mouvement intense* | słabego ruchu *du mouvement faible* | silnego ruchu *du mouvement intense* | słabego ruchu *du mouvement faible* | silnego ruchu *du mouvement intense* | słabego ruchu *du mouvement faible* | silnego ruchu *du mouvement intense* | słabego ruchu *du mouvement faible* | |
| Razem ..... 1946 | 43 019 | 25 041 | 22 062 | 13 188 | 20 547 | 11 853 | 410 | — | 1946 Total |
| **1947** | **163748** | **73 390** | **82 139** | **49 426** | **61 818** | **23 964** | **19 791** | — | **1947** |
| **Kraje europejskie** .. | **162 442** | **72 654** | **81 144** | **48 813** | **61 507** | **23 841** | **19 791** | — | **Pays d'Europe** |
| Austria ..... | 9 018 | 4 433 | 2 822 | 2 674 | 3 757 | 1 759 | 2 439 | — | Autriche |
| Belgia ..... | 3 437 | 3 242 | 1 904 | 2 464 | 1 420 | 778 | 113 | — | Belgique |
| Bułgaria ..... | 90 | 68 | 63 | 30 | 27 | 38 | — | — | Bulgarie |
| Czechosłowacja .... | 61 155 | 28 397 | 35 380 | 19 035 | 25 589 | 9 362 | 186 | — | Tchécoslovaquie |
| Dania ..... | 4 640 | 1 082 | 2 276 | 704 | 2 290 | 378 | 74 | — | Danemark |
| Finlandia ..... | 266 | 129 | 139 | 79 | 127 | 50 | — | — | Finlande |
| Francja ..... | 19 822 | 9 648 | 9 681 | 6 562 | 6 415 | 3 086 | 3 726 | — | France |
| Holandia ..... | 3 560 | 1 383 | 1 402 | 793 | 1 873 | 590 | 285 | — | Pays-Bas |
| Jugosławia ..... | 4 801 | 953 | 1 196 | 418 | 1 834 | 535 | 1 771 | — | Yougoslavie |
| Luksemburg ..... | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | Luxemburg |
| Norwegia ..... | 421 | 147 | 225 | 116 | 196 | 31 | — | — | Norvège |
| Rumunia ..... | 1 940 | 937 | 1 336 | 838 | 604 | 99 | — | — | Roumanie |
| Szwajcaria ..... | 9 511 | 4 440 | 6 107 | 3 763 | 3 196 | 677 | 208 | — | Suisse |
| Szwecja ..... | 11 982 | 4 909 | 7 245 | 3 700 | 4 737 | 1 209 | — | — | Suède |
| Węgry ..... | 7 321 | 3 265 | 4 245 | 2 202 | 3 060 | 1 063 | 16 | — | Hongrie |
| Wielka Brytania ... | 6 865 | 3 705 | 3 343 | 2 321 | 3 522 | 1 384 | — | — | Grande Bretagne |
| Włochy ..... | 1 101 | 1 037 | 671 | 725 | 365 | 312 | 65 | — | Italie |
| Z. S. R. R. [1]) ..... | 16 511 | 4 879 | 3 108 | 2 389 | 2 495 | 2 490 | 10 908 | — | U. R. S. S. [1]) |
| **Kraje pozaeuropejskie** | **1 306** | **736** | **995** | **613** | **311** | **123** | — | — | **Pays extra européens** |
| Ameryka ..... | 1 306 | 736 | 995 | 613 | 311 | 123 | — | — | Amérique |
| Ameryka Płd. ..... | 223 | 170 | 193 | 157 | 30 | 13 | — | — | Amérique du Sud |
| Stany Zjedn. Am. ..... | 1 083 | 566 | 802 | 456 | 281 | 110 | — | — | États-Unis d'Amérique |

[1]) Łącznie z azjatycką częścią Z. S. R. R.
[1]) *Y compris la partie asiatique de l'U. R. S. S.*

## B. TELEGRAFIA I RADIOTELEGRAFIA — *TÉLÉGRAPHIE ET RADIOTÉLÉGRAPHIE*

## Tabl. 33. Połączenia telegraficzne — *Jonctions télégraphiques*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi<br>Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Długość linii *Longueur des lignes* | | Długość połączeń *Longueur des jonctions* | | | | Długość drutów *Longueur des fils* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mieszanych *mixtes* | w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont en câbles aériens, souterrains et sous-marins* | ogółem *total* | rzeczywistych *réel* | simultanizowanych *simultanisées* | telegrafii harmonicznej *de la télégraphie harmonique* | ogółem *total* | w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont en câbles aériens, souterrains et sous-marins* |
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 3 712 | 3 118 | 20 936 | 4 782 | 9 459 | 6 695 | 18 201 | 17 131 |
| „ „ 1947 | 3 763 | 2 946 | 25 002 | 6 035 | 8 864 | 10 103 | 23 093 | 22 385 |
| Gdańsk ..... | — | — | 2 058 | 1 249 | 809 | — | 4 290 | 4 116 |
| Katowice ..... | 780 | 780 | 8 214 | 1 154 | 1 142 | 5 918 | 10 365 | 10 365 |
| Kraków ..... | — | — | 2 248 | 770 | 750 | 728 | 1 540 | 1 468 |
| Lublin ..... | 793 | 254 | 866 | 158 | 708 | — | 158 | 68 |
| Łódź ..... | 915 | 915 | 1 745 | 915 | 830 | — | 915 | 915 |
| Olsztyn ..... | 107 | 107 | 807 | 107 | 700 | — | 214 | 214 |
| Poznań ..... | 594 | 594 | 3 808 | 942 | 1 778 | 1 088 | 1 884 | 1 884 |
| Szczecin ..... | — | — | 701 | — | 101 | 600 | 1 402 | 1 274 |
| Warszawa ..... | 562 | 284 | 3 154 | 549 | 836 | 1 769 | 924 | 680 |
| Wrocław ..... | 12 | 12 | 1 401 | 191 | 1 210 | — | 1 401 | 1 401 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 34. Instytucje państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ze służbą telegraficzną

## *Établissements de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" avec personnel télégraphique*

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem<br>*Total* | Ze służbą — *Avec le service*: całodzienną i całonocną<br>*de jour et de nuit* | do północy (od 8 do 24)<br>*jusqu'à minuit (de 8 à 24 h.)* | całodzienną (od 8 do 22)<br>*de jour (de 8 à 22 h.)* | dzienną ograniczoną<br>*de jour limité* | Jedna instytucja ze służbą telegraficzną przypada na<br>*Un établissement avec personnel télégraphique par*: km² | mieszkańców<br>*habitants* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 3 799 | 321 | 72 | 269 | 3 137 | *82* | *6 219* |
| „ „ 1947 | **4 002** | **314** | **20** | **296** | **3 372** | *78* | *5 903* |
| Gdańsk | 596 | 27 | 17 | 66 | 486 | *61* | *3 871* |
| Katowice | 414 | 33 | — | 18 | 363 | *42* | *7 471* |
| Kraków | 607 | 60 | — | 22 | 525 | *69* | *7 151* |
| Lublin | 334 | 13 | 1 | 52 | 268 | *109* | *7 981* |
| Łódź | 266 | 25 | — | — | 241 | *77* | *8 531* |
| Olsztyn | 217 | 31 | — | 7 | 179 | *142* | *3 394* |
| Poznań | 655 | 56 | — | 46 | 553 | *60* | *3 698* |
| Szczecin | 168 | 18 | 1 | 11 | 138 | *131* | *3 534* |
| Warszawa | 327 | 50 | 1 | 22 | 254 | *131* | *9 958* |
| Wrocław | 418 | 1 | — | 52 | 365 | *59* | *4 644* |

## Tabl. 35. Przegląd telegramów wysłanych i otrzymanych

## *Revue des télégrammes expédiés et reçus*

1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Telegramy wysłane — *Télégrammes expédiés*: Razem<br>*Total* | służbowe — *de service*: krajowe *intérieurs*: Zarządu P. i T.<br>*Direct. Post. et Tél.* | inne<br>*autres* | zagraniczne<br>*inter-nation.* | opłacone — *affranchis*: w obrocie *dans le service*: krajowym<br>*intérieur* | zagranicznym<br>*inter-nation.* | na 1 000 mieszk.<br>*par 1000 habit.* | Telegramy otrzymane — *Télégrammes reçus*: Razem<br>*Total* | służbowe — *de service*: krajowe *intérieurs*: Zarządu P. i T.<br>*Direct. Post. et Tél.* | inne<br>*autres* | zagraniczne<br>*inter-nation.* | opłacone w obrocie krajowym i zagranicz.<br>*affranchis dans le service intérieur et international* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem . . 1946 | 5 870 642 | 384 520 | 56 837 | 17 838 | 5 199 361 | 212 086 | *229* | 6 007 209 | 490 134 | 56 713 | 19 500 | 5 440 862 |
| *Total* 1947 | **7 226 891** | **427 912** | **89 001** | **29 921** | **6 365 734** | **313 823** | *283* | **7 362 798** | **500 249** | **88 466** | **29 909** | **6 744 174** |
| Gdańsk | 974 498 | 54 015 | 4 334 | 1 844 | 858 124 | 56 181 | *396* | 1 000 196 | 58 421 | 2 921 | 1 224 | 937 630 |
| Katowice | 875 206 | 70 522 | 2 134 | 1 658 | 767 434 | 33 458 | *259* | 884 012 | 75 666 | 1 062 | 1 922 | 805 362 |
| Kraków | 1 076 510 | 51 359 | 8 504 | 882 | 994 622 | 21 143 | *234* | 1 060 177 | 53 947 | 5 342 | 1 271 | 999 617 |
| Lublin | 376 980 | 24 295 | 7 063 | 198 | 343 234 | 2 190 | *130* | 378 682 | 26 558 | 5 937 | 341 | 345 849 |
| Łódź | 641 896 | 27 759 | 1 946 | 1 290 | 575 939 | 34 962 | *269* | 679 196 | 28 761 | 1 693 | 1 220 | 647 522 |
| Olsztyn | 232 012 | 13 976 | 8 202 | 69 | 208 447 | 1 318 | *285* | 220 718 | 14 713 | 5 126 | 93 | 200 786 |
| Poznań | 662 280 | 39 260 | 5 044 | 227 | 611 291 | 6 458 | *255* | 716 602 | 79 003 | 5 718 | 705 | 631 176 |
| Szczecin | 317 688 | 15 167 | 15 860 | 192 | 269 619 | 16 850 | *482* | 328 645 | 19 246 | 8 683 | 602 | 300 114 |
| Warszawa | 1 230 127 | 70 365 | 11 819 | 21 811 | 1 021 694 | 104 438 | *346* | 1 256 790 | 74 584 | 30 386 | 19 086 | 1 132 734 |
| Wrocław | 839 194 | 61 194 | 24 095 | 1 750 | 715 330 | 36 825 | *388* | 837 780 | 69 350 | 21 598 | 3 445 | 743 387 |

## Tabl. 36. Telegramy wysłane według liczby wyrazów

## *Télégrammes expédiés d'après la quantité de mots*

**Na podstawie obliczeń w październiku — *Évaluation au mois d'Octobre***

1947

| Telegramy | Na każde 100 telegramów przypada telegramów o ilości wyrazów<br>*Par 100 télégrammes, nombre de ceux ayant*: poniżej 10<br>*moins de 10 mots* | od 10—15<br>*10—15 mots* | powyżej 15<br>*plus de 15 mots* | Przeciętna liczba wyrazów jednego telegramu<br>*Nombre moyen de mots par télégramme* | Télégrammes |
|---|---|---|---|---|---|
| W obrocie krajowym | 16 | 43 | 41 | 15 | Service intérieur |
| W obrocie zagranicznym: | | | | | Service international: |
| do krajów europejskich | 16 | 34 | 50 | 23 | destinés aux pays européens |
| „ „ pozaeuropejskich | 18 | 37 | 45 | 32 | destinés aux pays extra-européens |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 37. Rodzaje telegramów w odsetkach ogólnej liczby telegramów wysłanych

## *Catégories de télégrammes en pourcent du total de télégrammes expédiés*

**Na podstawie obliczeń w październiku — *Évaluation au mois d'Octobre***

W odsetkach — *En pourcentage* 1957

| Rodzaje telegramów | Telegramy wysłane — *Télégrammes expédiés* | | | Genre de télégrammes |
|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | krajowe *à l'intérieur* | zagraniczne *à l'étranger* | |
| **I. Według grup** | | | | **I. Selon les groupes** |
| Telegramy państwowe | 2,9 | 1,9 | 4,0 | Télégrammes officiels |
| „ służbowe w sprawie służby pocztowej i telekomunikacyjnej | 6,3 | 6,2 | 8,7 | „ de service, intérieur concernant les postes et la télécommunication |
| „ służbowe opłacone | 1,2 | 1,3 | — | „ de service, affranchis |
| „ prywatne za zwyczajną opłatą | 89,3 | 90,4 | 85,2 | „ privés ordinaires |
| „ prasowe | 0,2 | 0,2 | 2,0 | „ de presse |
| „ zwykłe zamorskie | 0,1 | — | 0,1 | „ non-urgents d'outremer |
| **II. Według rodzaju języka** | | | | **II. Selon le genre de langue** |
| Telegramy w języku jawnym | 99,9 | 99,9 | 99,1 | En langue ordinaire |
| „ „ „ tajnym | 0,1 | 0,1 | 0,9 | En code |
| **III. Według szczegółowej dyspozycji** | | | | **III. Selon les dispositions** |
| Telegramy bez znaków służbowych płatnych | 88,3 | 88,1 | 90,9 | Télégrammes sans dispositions spéciales |
| „ pilne | 8,1 | 8,4 | 2,0 | „ urgents |
| „ z opłaconą odpowiedzią | 0,9 | 0,9 | 0,5 | „ avec réponse payée |
| „ o kilku adresach | 0,1 | 0,1 | 0,2 | „ multiples |
| „ okolicznościowe | 0,1 | 0,1 | — | „ d'occasion |
| „ z opłaconym posłańcem | 0,7 | 0,7 | — | „ avec facteur payé |
| „ z innym oznaczeniem | 1,3 | 1,4 | 0,5 | „ avec d'autres dispositions |
| „ listowe | 0,5 | 0,3 | 5,9 | „ lettres |

## C. RADIOFONIA — *RADIOPHONIE*

## Tabl. 38. Abonenci [1]) — *Abonnés* [1])

31. XII 1947

| Lata<br>Okręgi Poczt i Telegrafów<br>*Années*<br>*Districts Postaux et Télégraphiques* | Ogółem *Total* | Radioodbiorniki — *Appareils récepteurs* | | | Głośniki *Haut-parleurs* |
|---|---|---|---|---|---|
| | | lampowe *à lampes* | bezlampowe *sans lampes* | punkty *points* | |
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 14 115 | 13 110 | 322 | — | 683 |
| „ „ 1947 | 694 899 | 527 714 | 8 693 | 1 630 | 156 862 |
| Gdańsk | 94 506 | 67 112 | 255 | 190 | 26 949 |
| Katowice | 103 556 | 93 233 | 150 | 210 | 9 963 |
| Kraków | 75 298 | 56 574 | 1 778 | 306 | 16 640 |
| Lublin | 33 577 | 23 156 | 402 | 79 | 9 940 |
| Łódź | 93 527 | 68 311 | 1 317 | 222 | 23 677 |
| Olsztyn | 14 331 | 8 099 | 14 | 6 | 6 212 |
| Poznań | 100 058 | 68 003 | 86 | 197 | 31 772 |
| Szczecin | 17 922 | 16 436 | 19 | 9 | 1 458 |
| Warszawa | 109 989 | 78 514 | 4 612 | 289 | 26 574 |
| Wrocław | 52 135 | 48 276 | 60 | 122 | 3 677 |

[1]) W grudniu 1946 r. urzędy i agencje pocztowe i telekomunikacyjne przystąpiły do rejestracji abonentów radiowych; wykazana więc przez nie na dzień 31. XII 1946 r. liczba abonentów radiowych nie obejmuje ogólnej liczby radioabonentów w Polsce, a jedynie tych, którzy do dnia 31. XII 1946 r. zarejestrowali się w urzędach i agencjach pocztowych i telekomunikacyjnych. Według danych Polskiego Radia liczba abonentów radiowych wynosiła na dzień 31. XII 1946 r. 474 542, na dzień 31. XII 1947 r. 666 952. Różnicę należy tłumaczyć tym, że Polskie Radio, otrzymując od grudnia 1946 r. liczbę zgłoszonych radioabonentów za pośrednictwem urzędów i agencji pocztowych i telekomunikacyjnych, rejestruje te dane w późniejszym terminie.

[1]) *En Decembre 1946 les offices et agences de poste et télécommunication ont commencés l'enrégistrement des abonnés à la T. S. F. donc le nombre des abonnés figurant sur cette liste ne représente aucunement le nombre général des abonnés à la T. S. F. en Pologne, mais seulement ceux qui étaient enrégistrés dans les offices et agences de poste et télécommunication. Selon les données de la Radio Polonaise le nombre de ces abonnés s'élève au 31. XII 1946 à 474 542 personnes, et au 31. XII 1947 à 666 952 personnes. La différence peut-être expliquée par le fait que la Radio Polonaise, qui depuis le mois de Décembre 1946 obtient le nombre des abonnés par l'entremise des offices et agences de poste et télécommunication, régistre ces données dans un terme plus éloigné.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 39. Stacje nadawcze — *Postes émetteurs*

31. XII 1947

| Stacje nadawcze<br>*Postes émetteurs* | Moc w kW<br>*Puissance en kW* | Długość fali roboczej w metrach<br>*Longueur de l'onde de travail en mètres* | Czas pracy stacji w godzinach na dobę<br>*Durée du travail du poste par jour en heures* |
|---|---|---|---|
| **a) Długofalowe** — *Sur les ondes longues* | | | |
| Gdańsk | 1 | 1 054 | 18 |
| Warszawa II | 10 | 1 339,3 | 6,5 |
| **b) Średniofalowe** — *Sur les ondes moyennes* | | | |
| Gliwice | 10 | 243,7 | 18 |
| Kraków | 10 | 293,5 | 18 |
| Łódź | 10 | 224,0 | 18 |
| Poznań | 6 | 345,6 | 18 |
| Szczecin | 1 | 216,8 | 18 |
| Toruń | 24 | 304,3 | 18 |
| Warszawa I | 50 | 395,8 | 19 |
| Wrocław | 50 | 315,8 | 18 |
| **c) Krótkofalowe** — *Sur les ondes courtes* | | | |
| Warszawa III | 7,5 | 48,25 | 8 |

# III. PRACOWNICY — *PERSONNEL*

## Tabl. 40. Pracownicy Ministerstwa Poczt i Telegrafów i państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.

## *Personnel du Ministère des Postes et Télégraphes et de l'entreprise d'État P. P. T. T.*

**Zestawienie ogólne — *Relevé général***

31. XII 1947

| Lata<br>Jednostki organizacyjne<br>*Années*<br>*Unités d'organisation* | Ogółem<br>*Total* | Pracownicy — *Personnel*: umysłowi — *employés*: stali *permanents* | umysłowi — *employés*: niestali [1] *provisoires* [1] | fizyczni — *ouvriers*: stali *permanents* | fizyczni — *ouvriers*: niestali [1] *provisoires* [1] | Kierownicy agencji i pośrednictw<br>*Chefs d'agences et de bureaux d'entremises* | Listonosze wiejscy<br>*Facteurs de campagne* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 48 936 | 12 346 | 9 204 | 11 040 | 10 307 | 2 470 | 3 569 |
| „ „ 1947 | 50 314 | 12 646 | 9 820 | 11 119 | 10 396 | 2 674 | 3 659 |
| **Ministerstwo Poczt i Telegrafów**<br>*Ministère des Postes et Télégraphes* | 210 | 158 | 37 | 8 | 7 | — | — |
| **Dyrekcje Okręgów Poczt i Telegrafów:**<br>*Direct. des Distr. Postaux et Télégraphiques:* | | | | | | | |
| Gdańsk | 6 422 | 1 435 | 1 143 | 1 491 | 1 253 | 441 | 659 |
| Katowice | 6 129 | 1 700 | 1 004 | 1 882 | 1 034 | 210 | 299 |
| Kraków | 6 722 | 2 118 | 702 | 1 921 | 901 | 447 | 633 |
| Lublin | 2 640 | 704 | 435 | 517 | 511 | 243 | 230 |
| Łódź | 3 807 | 805 | 885 | 847 | 889 | 150 | 231 |
| Olsztyn | 1 973 | 374 | 470 | 251 | 565 | 149 | 164 |
| Poznań | 7 088 | 1 584 | 1 249 | 1 430 | 1 648 | 462 | 715 |
| Szczecin | 1 883 | 312 | 565 | 154 | 635 | 95 | 122 |
| Warszawa | 7 674 | 1 890 | 1 983 | 1 496 | 1 655 | 269 | 381 |
| Wrocław | 5 166 | 1 401 | 1 064 | 1 064 | 1 204 | 208 | 225 |
| Inne centralne instytucje<br>*Autres institutions centrales* | 600 | 165 | 283 | 58 | 94 | — | — |

[1]) Do niestałych są zaliczeni pracownicy prowizoryczni, kontraktowi i praktykanci.

[1]) *La colonne „provisoires" comprend les employés provisoires, les employés engagés par contrat et les apprentis.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Tabl. 41. Pracownicy w służbie administracyjnej
## *Personnel du service administratif*

31. XII 1947

| Jednostki organizacyjne *Unités d'organisation* | Umysłowi *Employés* | | | | Fizyczni *Ouvriers* | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | w tym kobiety *dont femmes* | stali *permanents* | niestali[1]) *provisoires*[1]) | ogółem *total* | w tym kobiety *dont femmes* | stali *permanents* | niestali[1]) *provisoires*[1]) |
| Razem — *Total* ...31. XII 1946 | 1 837 | 503 | 1 514 | 323 | 190 | 2 | 118 | 72 |
| „ „ 1947 | 1 955 | 612 | 1 584 | 371 | 212 | 6 | 133 | 79 |
| Ministerstwo Poczt i Telegrafów *Ministère des Postes et Télégraphes* | 195 | 52 | 158 | 37 | 15 | — | 8 | 7 |
| Izba Kontroli Rachunkowej Poczty i Telekomunikacji *Chambre de Contrôle des Comptes des Postes et de la Télécommunication* | 209 | 141 | 94 | 115 | 20 | — | 17 | 3 |
| Zakład Techniki Pocztowej *Établissement de Technique Postale* | 13 | 2 | 5 | 8 | — | — | — | — |
| Ośrodek Szkolnictwa Poczty i Telekomunikacji *Centre d'Instruction Postale et de la Télécommunication* | 30 | 7 | 14 | 16 | 8 | — | 4 | 4 |
| Dyrekcje Okręgów Poczt i Telegr.: *Dir. des Distr. Postaux et Télégraphiques* | | | | | | | | |
| Gdańsk | 177 | 37 | 153 | 24 | 15 | — | 8 | 7 |
| Katowice | 173 | 46 | 158 | 15 | 18 | — | 16 | 2 |
| Kraków | 182 | 32 | 175 | 7 | 29 | 1 | 18 | 11 |
| Lublin | 117 | 37 | 103 | 14 | 17 | — | 15 | 2 |
| Łódź | 138 | 52 | 126 | 12 | 13 | — | 9 | 4 |
| Olsztyn | 109 | 45 | 76 | 33 | 11 | — | 4 | 7 |
| Poznań | 176 | 43 | 150 | 26 | 23 | — | 11 | 12 |
| Szczecin | 103 | 25 | 71 | 32 | 9 | 5 | 1 | 8 |
| Warszawa | 180 | 65 | 169 | 11 | 18 | — | 10 | 8 |
| Wrocław | 153 | 28 | 132 | 21 | 16 | — | 12 | 4 |

[1]) Ob. uwagę [1]) do tabl. 40. — [1]) *Voir note* [1]) *au tabl. 40.*

## Tabl. 42. Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych, telegraficznych oraz listonosze
## *Directeurs des agences et entremises postales, téléphoniques et télégraphiques ainsi que les facteurs*

31. XII 1947

| Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques* | Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych *Chefs d'agences et des bureaux d'entremise* | Listonosze *Facteurs* | Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych *Chefs d'agences et des bureaux d'entremise* | Listonosze *Facteurs* |
|---|---|---|---|---|---|
| Razem — *Total* 31. XII 1946 | 2 470 | 3 569 | Lublin | 243 | 230 |
| „ „ 1947 | 2 674 | 3 659 | Łódź | 150 | 231 |
| | | | Olsztyn | 149 | 104 |
| | | | Poznań | 462 | 715 |
| Gdańsk | 441 | 659 | Szczecin | 95 | 122 |
| Katowice | 210 | 299 | Warszawa | 269 | 381 |
| Kraków | 447 | 633 | Wrocław | 208 | 225 |

# IV. FINANSE — *FINANCES*

## Tabl. 43. Dochody i wydatki Ministerstwa Poczt i Telegrafów
## *Recettes et dépenses du Ministère des Postes et Télégraphes*

W tysiącach złotych — *En milliers de zlotys* 1947

| Lata *Années* | Dochody — *Recettes* | | Wydatki — *Dépenses* | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *total* | za sprzedane wydawnictwa *pour publications vendues* | ogółem *total* | osobowe *de personnel* | inne *autres* |
| 1946 | 124 | 124 | 23 490 | 15 891 | 7 599 |
| 1947 | 85 | 85 | 52 954 | 40 191 | 12 763 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

W tysiącach zł — *En milliers de zł*

| Wyszczególnienie *Spécification* | Ogółem *Total* | Opłaty — | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | pocztowe — | | | | |
| | | razem *total* | gotówkowe z obrotu przesyłek *en argent comptant pour envois* | znaczkami za przesyłkę korespondencję oraz korespondencję władz i urzędów *en timbres pour la correspondance privée et pour la correspondance officielle* | za przekazy i protesty weksli *pour mandats-poste et lettres de change protestées* | za przewóz osób i bagażu *pour le transport de personnes et bagages* |
| Razem — *Total* ..... 1946 | 3 090 841 | 1 499 857 | 303 800 | 957 769 | 195 559 | 26 560 |
| 1947 | 7 256 586 | 3 368 157 | 701 413 | 2 111 180 | 503 889 | 9 611 |
| Zarząd Centralny ..... *Direction Centrale* | 235 089 | 87 572 | 22 976 | 64 514 | 82 | — |
| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | | | | | | |
| Gdańsk ..... | 850 517 | 402 095 | 80 791 | 244 521 | 67 451 | 3 236 |
| Katowice ..... | 1 321 417 | 425 207 | 64 601 | 272 106 | 85 754 | 149 |
| Kraków ..... | 937 943 | 546 637 | 108 525 | 359 645 | 76 535 | — |
| Lublin ..... | 333 250 | 189 864 | 46 685 | 110 479 | 32 203 | 13 |
| Łódź ..... | 580 427 | 209 853 | 48 275 | 126 778 | 33 775 | 51 |
| Olsztyn ..... | 192 661 | 112 903 | 16 318 | 82 010 | 14 345 | 230 |
| Poznań ..... | 859 087 | 390 348 | 84 685 | 226 951 | 67 081 | 5 050 |
| Szczecin ..... | 224 975 | 125 896 | 30 808 | 77 726 | 16 824 | 519 |
| Warszawa ..... | 921 626 | 493 749 | 109 164 | 298 171 | 64 856 | 1 |
| Wrocław ..... | 793 869 | 384 033 | 88 585 | 248 279 | 44 983 | 362 |
| Inne centralne instytucje ..... *Autres institutions centrales* | 5 675 | — | — | — | — | — |

## Tabl. 45. Wydatki państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" —

W tysiącach zł — *En milliers de zł*

| Wyszczególnienie *Spécification* | Ogółem *Total* | Wydatki — | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | osobowe — *de personnel* | | | | | rzeczowo-administracyjne — | | |
| | | razem *total* | płace *salaires* | różne świadczenia osobowe *autres charges personnelles* | premie *primes* | stołówki *cantines* | razem *total* | podróże służbowe i przesiedlenia *voyages de service et transfers* | środki lokomocji *moyens de transport* |
| Razem — *Total* ..... 1946 | 3 143 760 | 2 162 865 | 1 355 026 | 361 083 | 271 693 | 175 063 | 304 867 | 19 918 | 21 344 |
| 1947 | 6 803 185 | 4 305 382 | 2 281 279 | 826 482 | 750 788 | 446 833 | 653 173 | 40 209 | 52 823 |
| Zarząd Centralny — *Dir. Centrale* | 875 429 | 169 704 | 1 788 | 162 647 | 3 687 | 1 582 | 26 641 | 7 | — |
| Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques* | | | | | | | | | |
| Gdańsk ..... | 739 543 | 520 654 | 294 263 | 72 095 | 92 789 | 61 507 | 71 091 | 4 304 | 6 382 |
| Katowice ..... | 646 568 | 482 670 | 269 924 | 64 157 | 94 975 | 53 614 | 63 180 | 4 647 | 4 860 |
| Kraków ..... | 789 517 | 523 475 | 292 593 | 74 925 | 102 380 | 53 577 | 71 566 | 5 593 | 5 464 |
| Lublin ..... | 314 811 | 204 264 | 112 966 | 28 063 | 42 029 | 21 206 | 42 434 | 2 584 | 3 812 |
| Łódź ..... | 545 976 | 379 947 | 150 429 | 142 324 | 58 112 | 29 082 | 55 680 | 2 896 | 3 568 |
| Olsztyn ..... | 266 857 | 172 339 | 98 796 | 21 700 | 29 546 | 22 297 | 30 703 | 3 388 | 4 709 |
| Poznań ..... | 719 308 | 541 450 | 305 221 | 75 772 | 101 105 | 59 352 | 61 818 | 3 852 | 4 576 |
| Szczecin ..... | 248 662 | 167 533 | 94 558 | 23 396 | 27 794 | 21 785 | 40 312 | 3 363 | 2 958 |
| Warszawa ..... | 932 061 | 628 453 | 350 018 | 96 236 | 117 408 | 64 791 | 115 578 | 3 186 | 6 276 |
| Wrocław ..... | 620 351 | 456 111 | 267 374 | 60 878 | 73 399 | 54 460 | 63 176 | 5 784 | 8 216 |
| Inne centralne instytucje ..... *Autres institutions centrales* | 104 102 | 58 782 | 43 349 | 4 289 | 7 564 | 3 580 | 10 994 | 605 | 2 002 |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Recettes de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais"

1957

| Paiements | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| postaux | należność za świadczenia na rzecz P. K. O. *sommes dues à la Caisse Postale d'Épargne* | telefoniczne — *téléphoniques* | | | | telegraficzne *télégraphiques* | radiofoniczne *radiophoniques* | Inne wpływy *Autres recettes* |
| gazetowe *pour journaux* | | razem *total* | abonamentowe *d'abonnement* | za pojedyncze rozmowy *par conversation* | wstępne i instalacyjne *préliminaires pour installations* | | | |
| 16 169 | 53 410 | 1 193 865 | 452 456 | 591 626 | 149 783 | 320 868 | 18 | 22 823 |
| **42 064** | **162 825** | **3 018 809** | **1 268 704** | **1 404 194** | **345 911** | **519 158** | **87 654** | **99 933** |
| — | 1 950 | 53 048 | 20 895 | 24 944 | 7 209 | — | 86 480 | 6 039 |
| 6 096 | 21 270 | 347 839 | 145 421 | 154 553 | 47 865 | 65 770 | 268 | 13 275 |
| 2 597 | 31 296 | 787 732 | 432 061 | 307 861 | 47 810 | 64 325 | 148 | 12 709 |
| 1 932 | 21 662 | 293 494 | 120 401 | 151 231 | 21 862 | 63 049 | 97 | 13 004 |
| 484 | 7 902 | 106 100 | 44 126 | 51 881 | 10 093 | 25 104 | 34 | 4 246 |
| 974 | 13 238 | 303 480 | 114 967 | 164 534 | 23 979 | 46 027 | 26 | 7 803 |
| — | 6 308 | 57 612 | 16 272 | 27 264 | 14 076 | 13 385 | 19 | 2 434 |
| 6 581 | 23 737 | 391 291 | 162 391 | 189 991 | 38 909 | 43 340 | 192 | 10 179 |
| 19 | 4 228 | 72 414 | 24 291 | 28 425 | 19 698 | 19 911 | 92 | 2 434 |
| 21 557 | 18 958 | 274 832 | 76 813 | 119 902 | 78 117 | 120 824 | 147 | 13 110 |
| 1 824 | 12 276 | 330 967 | 111 066 | 183 608 | 36 293 | 57 423 | 151 | 9 019 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 5 675 |

## Dépenses de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais"

1947

| Dépenses | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| d'administration | | eksploatacyjne — *d'exploitation* | | | | | | inne — *autres* | | | | |
| remont i konserwacja nieruchomości *réparation et conservation d'immeubles* | inne *autres* | razem *total* | dokształcanie zawodowe *instruction complémentaire professionnelle* | koszty utrzymania ruchu *dépenses pour la continuation du service* | przewóz poczty *transport de la poste* | ruchomości (zakupy) *biens mobiles (achats)* | koszty badań naukowych *dépenses pour recherches scientifiques* | razem *total* | emerytury i zaopatrzenia *pensions de retraite et approvisionnement* | subwencje *subventions* | różne *autres* | Inwestycje *Aménagements* |
| 131 087 | 132 518 | 558 111 | 6 609 | 200 046 | 267 260 | 75 241 | 8 955 | 72 850 | 58 325 | 10 000 | 4 525 | 45 067 |
| **195 536** | **364 605** | **1 377 546** | **16 862** | **583 026** | **606 636** | **150 966** | **20 056** | **318 329** | **197 702** | **34 600** | **86 027** | **148 755** |
| 15 988 | 10 646 | 390 186 | — | 200 057 | 149 691 | 40 438 | — | 241 982 | 121 638 | 34 444 | 85 900 | 46 916 |
| 12 628 | 47 777 | 117 679 | 891 | 28 282 | 83 097 | 5 409 | — | 10 490 | 10 340 | 150 | — | 19 629 |
| 12 498 | 41 175 | 88 467 | 1 772 | 43 206 | 36 937 | 6 552 | — | 8 759 | 8 759 | — | — | 3 492 |
| 21 126 | 39 383 | 167 446 | 4 525 | 78 911 | 64 577 | 19 433 | — | 20 600 | 20 600 | — | — | 6 430 |
| 14 636 | 21 402 | 63 156 | 446 | 29 019 | 25 217 | 8 474 | — | 4 957 | 4 830 | — | 127 | — |
| 22 580 | 26 636 | 106 102 | 843 | 29 812 | 49 829 | 25 618 | — | 4 247 | 4 247 | — | — | — |
| 9 113 | 13 493 | 38 537 | 389 | 19 079 | 15 883 | 3 186 | — | 1 279 | 1 279 | — | — | 23 999 |
| 16 358 | 37 032 | 98 052 | 2 288 | 42 922 | 46 206 | 6 636 | — | 12 489 | 12 489 | — | — | 5 499 |
| 13 566 | 20 425 | 37 718 | 295 | 15 383 | 17 629 | 4 413 | — | 1 075 | 1 069 | 6 | — | 2 024 |
| 43 806 | 62 310 | 166 049 | 3 352 | 47 881 | 89 840 | 24 976 | — | 9 673 | 9 673 | — | — | 12 308 |
| 12 266 | 36 910 | 69 828 | 966 | 38 140 | 27 730 | 2 992 | — | 2 778 | 2 778 | — | — | 28 458 |
| 971 | 7 416 | 34 326 | 1 097 | 10 334 | — | 2 839 | 20 056 | — | — | — | — | — |

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## V. UZUPEŁNIENIE —

### Tabl. 46. Statystyka ruchu pocztowego, telefonicznego i telegraficznego

### *Statistique du service postal, téléphonique et télégraphique* —

W tysiącach — *En milliers*

| Powiaty [1]) A — wysłane B — otrzymane *Districts* [1]) A — *expédiés* B — *reçus* | | Liczba mieszkańców według spisu z dnia 14. II 1946 *Nombre d'habitants d'après le recensement du 14 Février 1946* | Przesyłki listowe — *Envois de correspondance* | | | | | | | Pomiędzy przesyłkami listowymi było poleconych *Nombre d'envois de correspondance recommandés* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | ogółem *total* | opłacone — *affranchis* | | | | | wolne od opłaty *franc de port* | |
| | | | | listy *lettres* | kartki pocztowe *cartes postales* | druki *imprimés* | papiery handlowe *papiers commerciaux* | próbki towarów *échantillons de marchandises* | | |
| Białystok | A | 194 | 9 438,1 | 6 481,0 | 2 376,3 | 158,9 | 5,1 | 0,7 | 416,1 | 238,7 |
| | B | | 9 823,0 | 6 653,8 | 2 523,8 | 165,5 | 8,0 | 1,6 | 490,3 | 195,7 |
| Bielsko | A | 85 | 3 525,4 | 2 593,7 | 650,4 | 194,7 | 32,5 | 8,8 | 45,3 | 261,9 |
| | B | | 3 283,3 | 2 428,0 | 518,1 | 210,8 | 46,5 | 22,8 | 57,1 | 206,3 |
| Bydgoszcz | A | 188 | 12 118,9 | 9 392,8 | 1 248,6 | 1 276,1 | 55,0 | 6,5 | 139,9 | 589,1 |
| | B | | 11 615,5 | 7 681,7 | 1 817,0 | 1 682,3 | 60,5 | 14,2 | 359,8 | 654,6 |
| Chorzów [2]) | A | 111 | 6 052,3 | 4 978,0 | 771,1 | 214,7 | 21,7 | 5,9 | 60,9 | 252,7 |
| | B | | 6 863,7 | 5 520,1 | 830,4 | 342,7 | 34,4 | 8,9 | 127,2 | 308,8 |
| Gdańsk | A | 200 | 16 075,7 | 11 921,0 | 2 807,6 | 949,0 | 203,8 | 24,8 | 169,5 | 901,7 |
| | B | | 16 224,4 | 12 451,3 | 2 245,0 | 955,2 | 242,7 | 64,3 | 265,9 | 996,7 |
| Gdynia [2]) | A | 78 | 6 748,3 | 4 599,4 | 1 157,2 | 735,2 | 82,4 | 29,6 | 144,5 | 417,5 |
| | B | | 6 807,0 | 4 685,7 | 1 151,4 | 643,4 | 112,6 | 24,8 | 189,1 | 430,8 |
| Kalisz | A | 162 | 2 598,0 | 1 923,8 | 351,7 | 227,1 | 33,6 | 5,4 | 56,4 | 169,1 |
| | B | | 3 497,8 | 2 455,2 | 465,5 | 396,1 | 57,4 | 9,6 | 114,0 | 138,3 |
| Katowice | A | 457 | 25 272,1 | 12 653,7 | 5 118,0 | 6 883,6 | 247,4 | 66,8 | 302,6 | 865,5 |
| | B | | 13 097,1 | 9 176,5 | 2 189,1 | 1 254,2 | 113,1 | 46,0 | 318,2 | 965,3 |
| Kraków | A | 430 | 37 249,1 | 20 320,2 | 10 297,2 | 4 430,1 | 485,6 | 136,9 | 1 579,1 | 1 943,9 |
| | B | | 38 235,2 | 22 610,4 | 10 799,4 | 2 936,4 | 481,3 | 120,5 | 1 287,2 | 1 647,4 |
| Lublin | A | 257 | 6 206,2 | 4 369,0 | 876,6 | 601,5 | 97,9 | 16,7 | 244,5 | 612,8 |
| | B | | 7 231,1 | 5 363,8 | 958,6 | 547,9 | 106,1 | 14,1 | 240,6 | 623,0 |
| Łódź | A | 587 | 35 456,3 | 20 409,7 | 8 511,9 | 4 593,7 | 357,3 | 89,9 | 1 493,8 | 1 662,5 |
| | B | | 21 287,8 | 11 367,1 | 3 565,2 | 4 848,2 | 293,7 | 51,3 | 1 162,3 | 1 917,6 |
| Olsztyn | A | 59 | 3 931,5 | 3 275,9 | 408,3 | 114,9 | 17,3 | — | 115,1 | 334,1 |
| | B | | 3 869,1 | 2 758,8 | 823,1 | 112,4 | 31,8 | 8,9 | 134,1 | 244,3 |
| Poznań | A | 343 | 35 724,7 | 22 910,8 | 6 120,4 | 5 586,4 | 605,8 | 134,1 | 367,2 | 1 229,8 |
| | B | | 28 129,7 | 17 845,4 | 4 191,0 | 2 706,5 | 585,9 | 231,2 | 2 569,7 | 1 196,3 |
| Radom | A | 233 | 2 923,2 | 1 654,9 | 659,9 | 410,5 | 15,7 | 3,3 | 178,9 | 272,7 |
| | B | | 3 314,0 | 2 046,7 | 785,4 | 372,2 | 5,0 | 2,7 | 102,0 | 257,1 |
| Sosnowiec [2]) | A | 78 | 4 429,1 | 3 260,1 | 613,2 | 379,2 | 44,4 | 6,4 | 125,8 | 370,4 |
| | B | | 4 961,3 | 3 540,2 | 787,0 | 418,1 | 49,1 | 10,4 | 156,5 | 326,4 |
| Szczecin | A | 85 | 11 288,9 | 8 054,1 | 2 088,1 | 959,7 | 10,3 | 2,1 | 174,6 | 605,1 |
| | B | | 7 536,3 | 5 671,7 | 1 202,1 | 353,8 | 25,6 | 3,2 | 279,9 | 641,8 |
| Toruń | A | 117 | 12 566,4 | 6 767,9 | 2 228,8 | 3 092,8 | 73,8 | 73,9 | 329,2 | 270,9 |
| | B | | 7 228,0 | 5 257,0 | 1 114,7 | 485,4 | 123,1 | 61,9 | 185,9 | 312,6 |
| Warszawa | A | 806 | 71 455,2 | 40 955,3 | 12 689,9 | 16 363,0 | 454,2 | 79,8 | 913,0 | 4 353,2 |
| | B | | 60 664,9 | 37 435,7 | 12 539,9 | 8 828,5 | 323,0 | 69,1 | 1 468,7 | 4 790,3 |
| Wrocław | A | 241 | 15 728,0 | 11 378,8 | 2 497,4 | 871,1 | 260,8 | 88,8 | 631,1 | 1 313,7 |
| | B | | 14 866,8 | 10 442,3 | 2 263,3 | 1 296,9 | 144,6 | 67,5 | 652,2 | 1 265,5 |

[1]) Łącznie z miastami. [2]) Miasta.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## SUPPLÉMENT

### w powiatach o znacznym ruchu przemysłowym i handlowym

### *dans les districts à mouvement industriel et commercial intense*

1947

| Czasopisma *Périodiques* | Listy wartościowe *Lettres chargées* | Paczki — *Colis*: bez podanej wartości *sans déclaration de valeur* | Paczki — *Colis*: z podaną wartością *avec déclaration de valeur* | Przesyłki za pobraniem *Envois contre remboursement* | Wpłacone i wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne *Mandats-poste et mandats télégr., encaissés et payés*: liczba *nombre* | Wpłacone i wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne: kwota w tys. zł *montant en mil. zł* | Wpłaty i wypłaty P. K. O. *Encaissements et paiements à la Caisse d'Ep. Postale*: liczba *nombre* | Wpłaty i wypłaty P. K. O.: kwota w tys. zł *montant en mil. zł* | Abonenci telefoniczni w dniu 31 XII 1947 *Abonnés du téléphone au 31 Décembre 1947* | Rozmowy telefoniczne *Conversations téléphoniques*: miejscowe *locales* | Rozmowy telefoniczne: międzymiastowe i międzynarodowe *interurbaines et internationales* | Telegramy *Télégrammes* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 856,5 | 4,9 | 45,7 | 3,9 | 0,4 | 52,4 | 172 666 | 90,3 | 466 817 | 0,7 | 3 615,9 | 104,0 | 46,5 |
| 3 797,4 | 11,0 | 94,0 | 4,1 | 3,3 | 51,7 | 127 011 | 20,8 | 58 817 | | | 92,4 | 41,3 |
| — | 4,0 | 24,3 | 6,9 | 10,0 | 51,8 | 173 724 | 79,1 | 605 014 | 2,1 | 4 394,7 | 531,0 | 46,2 |
| 681,5 | 3,8 | 55,8 | 6,9 | 21,2 | 45,8 | 16 152 | 47,0 | 139 392 | | | 557,1 | 40,5 |
| 16 932,0 | 5,3 | 192,8 | 15,3 | 56,2 | 130,0 | 462 314 | 178,7 | 758 327 | 2,6 | 7 796,1 | 403,8 | 108,1 |
| 1 967,5 | 12,8 | 153,7 | 16,6 | 47,1 | 220,9 | 623 387 | 113,7 | 234 123 | | | 456,0 | 136,7 |
| 2,5 | 3,9 | 40,2 | 13,4 | 16,1 | 74,7 | 181 895 | 148,9 | 1 210 664 | 2,9 | 24 064,1 | 209,1 | 51,6 |
| 213,4 | 4,5 | 76,7 | 6,5 | 21,4 | 55,0 | 136 295 | 431,4 | 843 923 | | | 12,1 | 84,3 |
| 434,5 | 4,3 | 151,8 | 13,1 | 15,2 | 210,6 | 616 127 | 234,7 | 1 656 958 | 3,1 | 5 380,9 | 450,3 | 198,7 |
| 1 696,9 | 4,6 | 299,5 | 25,6 | 30,8 | 178,4 | 611 790 | 56,2 | 197 796 | | | 385,2 | 207,1 |
| 1 349,4 | 2,5 | 127,3 | 48,0 | 23,5 | 141,1 | 484 996 | 148,1 | 955 123 | 2,8 | 67 291,3 | 581,0 | 333,4 |
| 2 378,2 | 3,9 | 145,0 | 15,9 | 39,1 | 124,6 | 342 330 | 40,1 | 96 675 | | | 425,0 | 249,6 |
| 50,0 | 3,7 | 39,3 | 8,0 | 12,5 | 49,4 | 156 270 | 71,7 | 504 206 | 0,9 | 1 693,3 | 306,6 | 26,1 |
| 899,5 | 6,4 | 57,1 | 4,3 | 18,1 | 52,9 | 185 025 | 19,3 | 53 812 | | | 282,3 | 28,7 |
| 9 537,6 | 8,2 | 178,4 | 12,0 | 72,0 | 197,0 | 782 023 | 191,2 | 1 897 968 | 6,4 | 41 732,8 | 1 206,5 | 212,0 |
| 1 351,3 | 10,3 | 152,4 | 19,8 | 59,8 | 240,6 | 697 028 | 248,3 | 564 918 | | | 1 097,4 | 169,0 |
| 7 078,7 | 7,6 | 519,3 | 89,9 | 302,4 | 333,8 | 1 049 279 | 343,3 | 1 460 316 | 7,5 | 18 180,6 | 1 237,3 | 255,1 |
| 3 830,9 | 25,5 | 435,7 | 38,4 | 62,1 | 588,5 | 1 883 028 | 299,0 | 534 775 | | | 1 276,4 | 409,3 |
| 2 521,6 | 16,0 | 114,8 | 12,7 | 26,6 | 135,1 | 516 224 | 121,5 | 1 259 041 | 2,9 | 5 674,8 | 471,3 | 94,4 |
| 1 611,2 | 2,9 | 166,8 | 14,4 | 12,1 | 128,6 | 323 242 | 49,4 | 109 353 | | | 668,0 | 85,1 |
| 4 501,1 | 9,9 | 246,2 | 74,6 | 122,1 | 246,7 | 921 613 | 654,8 | 2 773 872 | 9,7 | 31 763,3 | 1 253,9 | 380,0 |
| 3 837,4 | 5,8 | 340,0 | 33,1 | 101,1 | 328,9 | 1 260 564 | 280,5 | 591 320 | | | 1 708,7 | 399,5 |
| 1 103,4 | 7,9 | 36,1 | 4,8 | 4,1 | 68,7 | 228 816 | 42,8 | 435 079 | 0,9 | 1 610,0 | 191,6 | 45,0 |
| 747,1 | 9,4 | 73,9 | 7,7 | 12,7 | 56,1 | 135 833 | 21,4 | 57 617 | | | 198,7 | 41,7 |
| 23 394,0 | 8,7 | 461,3 | 15,7 | 186,5 | 251,1 | 813 743 | 428,8 | 2 261 393 | 7,2 | 24 576,3 | 792,7 | 220,0 |
| 3 625,5 | 6,7 | 344,7 | 25,1 | 74,1 | 515,6 | 1 597 962 | 240,5 | 502 632 | | | 957,6 | 252,1 |
| 109,6 | 4,2 | 44,6 | 7,2 | 3,5 | 75,9 | 255 755 | 83,3 | 263 135 | 1,0 | 3 233,7 | 215,1 | 58,2 |
| 517,4 | 8,2 | 73,9 | 6,8 | 28,5 | 52,6 | 179 924 | 42,2 | 95 734 | | | 346,9 | 55,6 |
| 8,2 | 2,4 | 59,3 | 12,8 | 3,7 | 94,2 | 230 203 | 161,6 | 882 043 | 2,4 | 18 386,0 | 459,5 | 66,4 |
| 433,2 | 4,4 | 100,9 | 7,1 | 23,2 | 78,3 | 226 074 | 180,6 | 417 737 | | | 457,8 | 68,7 |
| 148,5 | 3,9 | 103,9 | 10,1 | 22,9 | 132,0 | 419 875 | 108,1 | 526 008 | 1,3 | 3 311,6 | 199,4 | 154,1 |
| 664,9 | 5,4 | 130,2 | 13,3 | 30,1 | 102,6 | 301 902 | 22,8 | 40 030 | | | 199,5 | 153,7 |
| 1 532,9 | 5,3 | 85,0 | 8,5 | 37,7 | 77,3 | 260 951 | 114,1 | 624 846 | 0,8 | 2 032,5 | 382,7 | 53,6 |
| 1 324,7 | 13,2 | 93,8 | 9,9 | 24,3 | 108,0 | 298 309 | 72,4 | 219 799 | | | 395,8 | 62,0 |
| 72 189,0 | 26,1 | 847,1 | 137,7 | 564,7 | 627,3 | 2 340 751 | 1 102,2 | 5 834 328 | 7,4 | 21 499,3 | 872,9 | 1 013,1 |
| 14 133,9 | 11,3 | 657,9 | 46,6 | 83,5 | 959,7 | 3 161 777 | 417,1 | 1 073 799 | | | 997,1 | 1 030,3 |
| 8 878,4 | 12,6 | 240,9 | 21,0 | 39,5 | 216,2 | 753 233 | 167,9 | 1 251 985 | 1,3 | 5 023,9 | 421,7 | 251,4 |
| 6 559,2 | 13;3 | 258,6 | 26,7 | 60,1 | 204,5 | 632 501 | 40,4 | 115 596 | | | 945,0 | 237,0 |

[1]) *Y compris les villes.* [2]) *Villes.*

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

STAT

STAT

ET D

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE
STATISTIQUE DE LA POLOGNE, SÉRIE D, FASCICULE 12

# STATISTIQUE DU SERVICE POSTAL ET DE LA TÉLÉCOMMUNICATION

DRESSÉE PAR LE MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES

## 1947

WARSZAWA 1949

PUBLICATION DU MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES ET DE L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# WYDAWNICTWA GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

## LES PUBLICATIONS DE L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE

**I. Wiadomości Statystyczne** — złotych

Zostały wznowione od sierpnia 1945 r.

Rok XVIII. 1945. Zeszyty 1, 2 i 3 wyczerpane. Zeszyty 4—5 ..... 40.—

Rok XIX. 1946. Komplet, zesz. 1—20 i zeszyty specjalne I i II ..... 660.—

Zeszyty specjalne 1946 r.:

I. Tymczasowe wyniki powszechnego sumarycznego spisu ludności z dnia 14 lutego 1946 ..... 40.—

II. Szkoły powszechne w roku szkolnym 1945/46 ..... 40.—

Od maja 1946 r. zeszyt oddzielny ukazuje się 2 razy w miesiącu.

Rok XX. 1947. Komplet 1—24 i zeszyty specjalne I—III ..... 1 180.—

Zeszyt oddzielny ..... 60.—

Zeszyty specjalne 1947 r.:

I. Obroty towarowe Polski z zagranicą w latach 1945 i 1946 ..... 60.—

II. Statystyka pieniądza i kredytu ... 60.—

III. Metoda obliczania wskaźnika kosztów utrzymania ..... 60.—

Rok XXI. 1948

Komplet, zeszyt 1—24 ..... 1 440.—

Zeszyt oddzielny ..... 60.—

Zeszyt specjalny 1948 r.:

I. Zdrowotność publiczna w 1947 r. .. 90.—

Rok XXII. 1949

Prenumerata kwartalna w kraju ..... 380.—

Prenumerata kwartalna za granicą ... 420.—

Zeszyt oddzielny ..... 70.—

**II. Statystyka Polski, Seria D**

Zeszyt 1. Powszechny sumaryczny spis ludności z dnia 14 lutego 1946 — 440.—

„ 2. Statystyka zakładów przemysłowych zatrudniających 5 i więcej pracowników, 1946 — 80.—

„ 3. Spis zakładów przemysłowych oraz rzemieślniczych zatrudniających 5 i więcej pracowników 1945 ..... 500.—

„ 4. Klasyfikacja zakładów przemysłowych. Wykaz statystyczny wyrobów ..... 200.—

„ 5. Statystyka zakładów przemysłowych i rzemieślniczych na podstawie zgłoszeń w sprawie nabycia kart rejestracyjnych 1946 ..... 440.—

„ 6. Statystyka pocztowa i telekomunikacyjna zestawiona przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów 1946 ..... 380.—

„ 7. Statystyka szkolnictwa w latach szkolnych 1945/46 i 1946/47 ..... 1 000.—

„ 8. Statystyka przemysłowa 1946 Cz. I. Zatrudnienie ..... 1 600.—

„ 9. Statystyka samorządu terytorialnego 1946, 1947 ..... 800.—

„ 10. Przyczynek do statystyki ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1946 i 1947 — 300.—

„ 11. Statystyka rolnicza 1947 .. .....

„ 13. Dochód narodowy Polski, 1947 — 130.—

„ 14. Statystyka kultury 1945, 1946, 1947 ..... w druku

**III. Rocznik Statystyczny:**

Rok 1947 — wydanie polskie ..... 100.—

Rok 1947 — „ angielskie ..... 200.—

Rok 1948 — „ polskie ..... 200.—

Rok 1948 — „ angielskie ..... 400.—

**I. Informations Statistiques (*Wiadomości Statystyczne*)** — Zlotys

Ont été renouvelées depuis le 1-er Août 1945

L'année XVIII. 1945. Fascicules 1, 2 et 3 épuisés

Fascicules 4—5 ..... 40.—

L'année XIX. 1946. Complet, fasc. 1—20 et les fascicules spéciaux I et II .... 660.—

Fascicules speciaux pour 1946:

I. Résultats provisoires du recensement sommaire général du 14 Février 1946 — 40.—

II. Écoles publiques durant l'année scolaire 1945/1946 ..... 40.—

Fascicule séparé paraît deux fois par mois depuis le mois de Mai, 1946

L'année XX. 1947. Complet de fasc. 1—24 et les fascicules spéciaux I—III — 1 180.—

Prix d'un fascicule ..... 60.—

Fascicules speciaux 1947:

I. Les chiffres d'affaires dans le commerce de la Pologne avec l'étranger en 1945 et 1946 ..... 60.—

II. Statistique de l'argent et du credit — 60.—

III. Méthode pour la compilation de l'index du coût de la vie ..... 60.—

L'année XXI. 1948.

Complet de fasc. 1—24 ..... 1 440.—

Prix d'un fascicule ..... 60.—

Fascicule special 1948:

I. Santé publique en 1947 ..... 90.—

L'année XXII. 1949:

Abonnement trimestriel intérieur ..... 380.—

Abonnement trimestriel à l'étranger ... 420.—

Prix d'un fascicule ..... 70.—

**II. Statistique de la Pologne, Série D**

No 1. Recensement sommaire général du 14. II 1946 ..... 440.—

„ 2. Statistique des établissements commerciaux employant 5 travailleurs et plus en 1946 ..... 80.—

„ 3. Liste des établissements industriels et d'artisans employant 5 travailleurs et plus en 1945 ..... 500.—

„ 4. Classification des établissements industriels. Index statistique d'articles produits ..... 200.—

„ 5. Statistique des établissements industriels et d'artisans, sur la base de demandes pour cartes d'enregistrement, 1946 ..... 440.—

„ 6. Statistique du Service Postal et de la Télécommunication dréssée par le Ministère des Postes et Télégraphes, 1946 ..... 380.—

„ 7. Statistique du système scolaire en 1945/46 et 1946/47 ..... 1.000.—

„ 8. Statistique industrielle, 1946. 1-re partie. Emploi ..... 1 600.—

„ 9. Statistique de l'autonomie territoriale 1946, 1947 ..... 800.—

„ 10. Contribution à la statistique du mouvement naturel de la population en Pologne en 1946 et 1947 — 300.—

„ 11. Statistique de l'agriculture 1947 .. ....

„ 13. Revenu national de Pologne, 1947 — 130.—

„ 14. Statistique de la culture, 1945, 1946, 1947 ..... à l'imprim.

**III. Annuaire statistique:**

1947 — édition polonaise ..... 100.—

1947 — „ anglaise ..... 200.—

1948 — „ polonaise ..... 200.—

1948 — „ anglaise ..... 400.—

**Skład główny, ekspedycja i sprzedaż w Głównym Urzędzie Statystycznym, Narbutta 33.**

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

25X1

POLITECHNIKA WARSZAWSKA

Dr WŁODZIMIERZ PATLIKOWSKI

# PRZEWOZY i TARYFY

WARSZAWA 1951

PAŃSTWOWE ZAKŁADY WYDAWNICTW SZKOLNYCH

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

STAT

Wydano za zgodą Delegata Komitetu Wydawnictw Nauk. i Podr. dla Szkół Wyższych w Warszawie. Pismo nr 43/51 z dnia 20 II 1951 r.

Oddano do druku 10 V 1951 r. 2-B-117653 Nakład 600+50 egz

Arkuszy druku 7¾ Papier cykl. VII kl. 70 gr. Zamówienie 325 (169).

Wykonano w Powielarni skryptów przy Drukarni T. N. W. w Warszawie

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# SPIS TREŚCI

## Przewozy i taryfy

Strona


Rozdział I. Przewozy.

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Pojęcia komunikacji, transportu i przewozu. 1
2. Podstawa prawna Regulaminów przewozu ..... 4
3. Zamierzona reforma Regulaminów przewozu .. 8

Dział 2. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu i zawarcie umowy o przewóz podróżnego ..... 9
2. Wykonanie umowy o przewóz podróżnego ..... 12
3. Przewóz bagażu ..... 15
4. Przewóz przesyłek ekspresowych ..... 18

Dział 3. Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu, przedmioty wyłączone od przewozu i przyjmowanie warunkowe ..... 19
2. Forma i warunki zawarcia umowy o przewóz.. 22
3. Wykonanie umowy o przewóz ..... 26
4. Zmiana umowy o przewóz ..... 30
5. Odpowiedzialność kolei ..... 33
6. Reklamacje, powództwa, przedawnienie ..... 35

Dział 4. Regulaminy przewozowe w komunikacji samochodowej.

1. Regulamin przewozu osób i bagażu ..... 37
2. Regulamin przewozu towarów ..... 39

Rozdział II. Taryfy.

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Podstawa prawna taryf ..... 45
2. Jednostkowe koszty własne ..... 47
3. Niektóre określenia taryfowe..... 56
4. Systemy taryf towarowych ..... 57
5. Budowa stawek taryfowych ..... 60
6. Układy taryf ..... 64
7. Polityka taryfowa ..... 65


Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Strona

**Dział 2.** Obowiązujące taryfy na P.K.P.

1. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa na P.K.P. dla linii normalno-torowych Cz.II. 67
2. O ulgach przejazdowych ..... 71
3. Taryfa towarowa P.K.P. dla linii normalno-torowych ..... 74
4. Krytyczne omówienie taryfy towarowej P.K.P. Cz.I.B. ..... 79

**Dział 3.** Obowiązujące taryfy w komunikacji samochodowej.

1. Taryfa osobowa i bagażowa P.K.S. ..... 83
2. Taryfa towarowa ..... 85

**Rozdział III.** Normy i taryfy regulujące międzynarodową komunikację kolejową.

1. Międzynarodowe porozumienia regulujące stronę techniczną ruchu ..... 88
2. Międzynarodowe konwencje przewozowe ..... 90

**Rozdział IV.** Koordynacja przewozów.

1. Przyczyny ustania jedności komunikacji ..... 93
2. Jednolity system komunikacyjny i koordynacja przewozów ..... 96

**Rozdział V.** Statystyka przewozów.

1. Zadania i podstawowe pojęcia .....101
2. Podział statystyki przewozów ..... 104
3. Podstawowe mierniki, współczynniki i wskaźniki ..... 107
4. Nierównomierność przewozów, przewozy nieracjonalne i struktura przewozów ..... 112
5. Klasyfikacja towarów, potoki ładunków i podróżnych ..... 118

=====000=====

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

# ROZDZIAŁ I. P r z e w o z y.

## Dział 1. Wiadomości ogólne.

### 1. Pojęcia komunikacji, transportu i przewodu.

Znaczenie używanych u nas określeń "komunikacja" i "transport" - nie zostało dotychczas ściśle określone.

Wyrazy "komunikacja" i "transport" nie we wszystkich ważniejszych językach posiadają swoje odpowiedniki; dla ustalenia znaczenia tych wyrazów brak jest zatem nawet danych porównawczych.

W tych warunkach wszelkie ustalenia są oczywiście sprawą naszej niejako umowy wewnętrznej lub też sprawą unormowania przepisami wewnętrznymi. Fakt, jakie znaczenie przypisujemy tym wyrazom, będzie siłą rzeczy oderwany od poglądów lub pojęć w tej sprawie w innych językach wzgl. w innych państwach i ustalenie takie ograniczy się tym samym do naszego użytku wewnętrznego.

Prof. Ossioszyński określa transport jako techniczny i organizacyjny wysiłek człowieka w kierunku pokonania tych trudności, jakie w działalności jego stanowi przestrzeń i odległość.

Prof. Panejko formułuje następująco istotę komunikacji: "Jako komunikację w ścisłym znaczeniu rozumieć należy tę działalność, względnie te urządzenia, które są zwrócone w kierunku pokonywania odległości przestrzennych, stojących na przeszkodzie życiu gospodarczemu".

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Obydwa sformułowania są w istocie rzeczy identyczne, jakkolwiek jedno odnosi się do transportu, drugie zaś do komunikacji.

Pojęciem "komunikacja" zajmuje się również nasza ustawa z 30.3.1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa /Dz. U.R.P. Nr. 29, poz.115/. W rozumieniu tej ustawy za komunikację uważać należy zespół środków i czynności, związanych z przenoszeniem na odległość osób, rzeczy i wiadomości.

Zacytowana ostatnio definicja "komunikacji" stosuje się, rzecz jasna, do spraw daną ustawą uregulowanych. Warto jednak zastanowić się nieco nad tym ustawowym sformułowaniem, skoro w tym przedmiocie nie posiadamy ani innych autorytatywnych ustaleń, ani innej ogólnie przyjętej definicji.

Istnienie urządzonych dróg jest dla transportu sprawą ogromnej wagi, a przewóz ładunków masowych w sposób szybki i tani jest bez odpowiednich dróg i urządzeń nie do pomyślenia. Przemieszczanie osób lub rzeczy na mniejszą skalę nie jest jednak uwarunkowane istnieniem urządzonych dróg. Transport istniał bowiem w czasach, kiedy takich dróg wcale nie było, w pewnym zakresie istnieje także w dobie obecnej /np. transport nawozów i płodów rolnych w polu, transport po polach śnieżnych w okolicach podbiegunowych, transport karawanowy w pustyniach, i tp./.

Transport należałoby przeto określić jako działalność człowieka związaną z przenoszeniem na odległość osób i rzeczy przy pomocy sił ludzkich, zwierzęcych lub przyrody. Transport nie zajmuje się jednak budową dróg, ich utrzymaniem, regulacją ruchu, itp.

Powyższe uwagi ułatwią zdanie sobie sprawy z tego, czym jest komunikacja w rozumieniu przytoczonej ustawy z 30.3.1939r.

Ustawa mówi wyraźnie o oddzielnych komunikacjach, jak kolejowej, lotniczej, itp.

Za komunikację uważa ustawa zespół <u>środków</u> i czynności związanych itd. Co się tyczy "środków" ustawa nie wyjaśnia bliżej, czy rozchodzi się tylko o środki ruchome, tj. tabor, czy również o urządzoną drogę, niezbędną dla danego rodzaju

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



komunikacji. Wnioskować przeto należy, że ustawodawca miał na myśli wszelkie środki, tj. zarówno urządzoną drogę, jako też tabor, itd.

W ten sposób za komunikację kolejową należy w rozumieniu omawianej ustawy rozumieć drogę żelazną łącznie z odbywającym się po niej transportem kolejowym,/strony: statystyczna - dynamiczna/. W tym przypadku transport kolejowy jest pojęciem węższym, mieszczącym się w pojęciu komunikacji kolejowej.

Zagadnienie komplikuje się w innych środkach transportowych, gdzie transport /nawet zorganizowany/ odbywać się może także poza urządzonymi drogami. Taki "pozadrogowy" transport wykracza więc poza pojęcie komunikacji.

Z powyższego wynika:

1/ komunikacja i transport są pojęciami różnymi;

2/ transport stanowi część składową odpowiedniej komunikacji o ile odbywa się po urządzonych drogach danej komunikacji.

Przyjmując wyżej przedstawione znaczenie wyrazu"komunikacja" słuszną była np. nazwa "Ministerstwo Komunikacji", gdyż swoją kompetencją obejmowano zarówno sprawy budowy i utrzymania dróg komunikacyjnych śródlądowych, wydawania przepisów porządkowych dla tych dróg, itp., jako też sprawy transportu na tych drogach, jak wydawanie regulaminów przewozowych, zatwierdzanie taryf, zatwierdzanie planów przedsiębiorstw transportowych, nadzór nad tymi przedsiębiorstwami, itd.

W tym przypadku stają się również zrozumiałe takie określenia jak polityka komunikacyjna, drogi komunikacyjne, inwestycje komunikacyjne, itd., natomiast ekonomika transportu, statystyka transportu, itd.

W odróżnieniu od pojęć ogólnych jakimi są transport i komunikacja, przewóz oznacza przemieszczenie środkami transportowymi osób lub określonych ładunków w określonych relacjach.

Jako środki transportowe śródlądowe dla masowego przewozu wchodzą w rachubę: 1/ kolej żelazna, 2/ pojazdy mechaniczne, 3/żegluga i spław wodami śródlądowymi i 4/ statki powietrzne.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Przedmiotem przewozu mogą być osoby lub rzeczy /ładunki/ przy czym określoną partię ładunku nadanego do przewozu za jednym dokumentem przewozowym nazywa się przesyłką.

Relacja oznacza miejsca /stacje, porty, przystanie, ekspedycje itd./, między którymi przewóz ma być wykonany.

2. Podstawa prawna Regulaminów przewozu.

W stosunku do Kodeksu Cywilnego, będącego głównym źródłem prawa powszechnego dla dziedziny stosunków prywatno-prawnych, - Kodeks Handlowy posiada charakter prawa szczególnego, uwzględniającego potrzeby obrotu handlowego.

Tymi potrzebami, które podyktowały bardziej szczegółowe i bardziej rygorystyczne ujęcie przepisów w prawie handlowym, były postulaty związane z zapewnieniem obrotowi handlowemu bezpieczeństwa, szybkości i wolności.

Obowiązujący u nas Kodeks Handlowy polski, będący głównym źródłem prawa handlowego, wprowadzony został 1 lipca 1934r. Opiera się on na systemie podmiotowym, wychodząc z założenia, że prawo handlowe jest prawem działalności kupca; kupiec jest tedy naczelnym, podstawowym pojęciem Kodeksu Handlowego.

Kupcem w rozumieniu K.H. jest prowadzący przedsiębiorstwo zarobkowe we własnym imieniu, przy czym przedsiębiorstwo rozumieć należy jako "działalność"/proceder/.

Jeżeli w Kodeksie Handlowym brak jest przepisu regulującego dany stosunek prawny, wynikający z handlu, wówczas należy stosować istniejące w tym zakresie prawo zwyczajowe. Gdyby zaś prawo zwyczajowe nie wytworzyło dla danego stosunku odpowiedniej normy, - należy stosować pomocniczo przepisy prawa cywilnego.

Przepisy prawne odnoszące się do przewozu zawarte są w Księdze drugiej, Dział III, Rozdział VII Kodeksu Handlowego. Według art. 613 K.H. "przez umowę przewozu kupiec /przewoźnik/ podejmuje się przewiezienia rzeczy lądem lub wodami śródlądowymi. Z przytoczonego ustawowego sformułowania treści umowy przewozu wynika, że kodeks handlowy nie zajmuje się przewozem osób, gdyż przewozy takie wychodzą poza ramy obrotu handlowego.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Prawodawca zdawał sobie sprawę, że wskazane przepisy Kodeksu Handlowego, normujące dziedzinę przewozu, mogą dla potrzeb obrotu towarowego i dla potrzeb życia gospodarczego okazać się niewystarczające. Z tych przyczyn Kodeks Handlowy w art.614, przewiduje wprowadzenie osobnych, szczególnych przepisów prawnych dla przewozu, stanowiąc: "Przepisy rozdziału niniejszego stosuje się do przewozu kolejami żelaznymi, do zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi, do żeglugi i spławu wodami śródlądowymi, do przewozu statkami powietrznymi oraz przewozu pocztą tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest odmiennie uregulowany przepisami szczególnymi".

Do wydania takich szczególnych przepisów, zwanych Regulaminami Przewozu upoważniony został Minister Komunikacji ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. /Dz.U.R.P. Nr.57, poz.580/"o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych". Do ustawy tej wprowadzono następnie szereg zmian i uzupełnień, w związku z czym także poprzedni urząd Ministra Kolei Żelaznych przekształcony został na urząd Ministra Komunikacji. x/

Rzeczone Regulaminy Przewozu wydaje Minister Komunikacji w drodze rozporządzeń w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa. Regulaminy Przewozu, wydane w ten sposób na podstawie upoważnienia ustawowego i ogłoszone w Dzienniku Ustaw R.P. mają moc obowiązującą jako przepisy prawne szczególne. Postanowienia Kodeksu Handlowego, prawa zwyczajowego lub normy prawa powszechnego mogą mieć w sprawach związanych z przewozami tylko wówczas zastosowanie, jeżeli wydany Regulamin Przewozu pewnego określonego stanu prawnego nie normuje.

W porównaniu z postanowieniami Kodeksu Handlowego o przewozie, przepisy zawarte w Regulaminie Przewozu są bardziej szczegółowe, starając się wyczerpująco unormować wzajemne prawa obowiązki oraz odpowiedzialność przewoźnika i wysyłającego.

Między postanowieniami Kodeksu Handlowego a Regulaminem Przewozów istnieją jednak także bardziej istotne różnice, polegające na odmiennych założeniach prawnych.

---

x/ Obecnie urzędy Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Prawodawca zdawał sobie sprawę, że wskazane przepisy Kodeksu Handlowego, normujące dziedzinę przewozu, mogą dla potrzeb obrotu towarowego i dla potrzeb życia gospodarczego okazać się niewystarczające. Z tych przyczyn Kodeks Handlowy w art.614, przewiduje wprowadzenie osobnych, szczególnych przepisów prawnych dla przewozu, stanowiąc: "Przepisy rozdziału niniejszego stosuje się do przewozu kolejami żelaznymi, do zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi, do żeglugi i spławu wodami śródlądowymi, do przewozu statkami powietrznymi oraz przewozu pocztą tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest odmiennie uregulowany przepisami szczególnymi".

Do wydania takich szczególnych przepisów, zwanych Regulaminami Przewozu upoważniony został Minister Komunikacji ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. /Dz.U.R.P. Nr.57, poz.580/"o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych". Do ustawy tej wprowadzono następnie szereg zmian i uzupełnień, w związku z czym także poprzedni urząd Ministra Kolei Żelaznych przekształcony został na urząd Ministra Komunikacji. x/

Rzeczone Regulaminy Przewozu wydaje Minister Komunikacji w drodze rozporządzeń w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa. Regulaminy Przewozu, wydane w ten sposób na podstawie upoważnienia ustawowego i ogłoszone w Dzienniku Ustaw R.P. mają moc obowiązującą jako przepisy prawne szczególne. Postanowienia Kodeksu Handlowego, prawa zwyczajowego lub normy prawa powszechnego mogą mieć w sprawach związanych z przewozami tylko wówczas zastosowanie, jeżeli wydany Regulamin Przewozu pewnego określonego stanu prawnego nie normuje.

W porównaniu z postanowieniami Kodeksu Handlowego o przewozie, przepisy zawarte w Regulaminie Przewozu są bardziej szczegółowe, starając się wyczerpująco unormować wzajemne prawa obowiązki oraz odpowiedzialność przewoźnika i wysyłającego.

Między postanowieniami Kodeksu Handlowego a Regulaminem Przewozów istnieją jednak także bardziej istotne różnice, polegające na odmiennych założeniach prawnych.

---

x/ Obecnie urzędy Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Kodeks Handlowy pozostawia mianowicie swobodnej woli i ocenie przewoźnika zarówno zawarcie umowy o przewóz, jako też formę zawarcia umowy. Z wyjątkiem spraw unormowanych postanowieniami K.H. w sposób obowiązujący i niedopuszczający odchyleń przewoźnik i wysyłający mogą pozostałe warunki umowy ustalić dowolnie na podstawie zgodnego porozumienia. Kodeks Handlowy nie uwzględnia odrębności technicznych i eksploatacyjnych poszczególnych środków komunikacyjnych i nie zajmuje żadnego stanowiska co do tego, w jaki sposób wysokość należności przewoźnika ma być ustalona.

Regulaminy Przewozu wychodziły natomiast z założenia, że przewoźnik, wykonujący swoją działalność na danym obszarze lub linii, posiada w stosunku do wysyłającego przewagę monopolisty, który mógłby swoją uprzywilejowane stanowisko wykorzystać na szkodę wysyłającego i gospodarki narodowej, Z tej przyczyny Regulaminy nakładają na przewoźnika obowiązek przewozu, o ile dopełnione zostaną warunki w Regulaminach wskazane.

Między stronami, tj. między przewoźnikiem i wysyłającym, postanowienia Regulaminów przewozu mają charakter prawa bezwzględnie obowiązującego i strony nie mogą drogą specjalnej umowy ustalać warunków przewozu w sposób sprzeczny z postanowieniami Regulaminów.

Wysokość opłat przewozowych posiada ogromne znaczenie dla życia gospodarczego kraju, gdyż opłaty przewozowe stanowią najpoważniejszą pozycję w kosztach obrotu towarowego. Regulaminy przewozów nie mogły zostawić sprawy opłat przewozów swobodnej decyzji przewoźnika, lub umowie między przewoźnikiem a wysyłającym; przeciwnie, Regulaminy Przewozów nakładają na przewoźnika obowiązek wydawania taryf, które powinny zawierać specjalne warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczenia należności przewozowych i opłat dodatkowych. Taryfy winny być zatwierdzone przez powołane ku temu władze i w sposób obowiązujący ogłaszane. Warunki zawarte w taryfach lecz sprzeczne z przepisami Regulaminu, uważa się za nieistniejące i nieważne.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Dla każdego środka komunikacyjnego wydawany bywa osobny Regulamin Przewozu uwzględniający w pełni specyficzne warunki techniczne i eksploatacyjne danego rodzaju transportu, czego nie czyni Kodeks Handlowy.

Wydanie przepisów szczególnych jakimi są Regulaminy Przewozów, podyktowane zatem było przede wszystkim potrzebami ochrony, ułatwienia i usprawnienia obrotu towarowego. Regulaminy Przewozów przedstawiają jednak wiele dodatnich stron także dla przedsiębiorstw transportowych.

Była już o tym mowa, że Regulaminy Przewozów wydawane są osobno dla poszczególnych środków transportowych, uwzględniając w pełni ich specyficzne właściwości techniczne i eksploatacyjne przy określaniu wzajemnego stosunku prawnego stron.

Rygorystyczne przepisy Regulaminów Przewozu formalizując sposób zawarcia umowy o przewóz i szablonując niejako tryb oraz sposób wykonania umowy o przewóz, ułatwiają tym samym niezwykle przedsiębiorstwom transportowym wykonanie zadań przewozowych i chronią je przed nieuzasadnionymi roszczeniami wysyłających.

Przez tego rodzaju usprawnienie zewnętrznego toku procesu przewozowego, Regulaminy Przewozu przyczyniają się wielce do stworzenia warunków niezbędnych dla racjonalnej gospodarki wewnętrznej przedsiębiorstw przewozowych.

Postanowienia wykonawcze. Dla poszczególnych postanowień Regulaminu Przewozu Minister Komunikacji może wydawać Przepisy wykonawcze, będące uzupełnieniem postanowień regulaminowych lub stanowiące o tym, jak dany przepis regulaminowy ma być stosowany albo wykonany.

Regulaminy Przewozu dla kolei żelaznych wydane zostały wraz z odnośnymi Przepisami Wykonawczymi w dwóch osobnych wydawnictwach pod nazwą Taryfa Towarowa Cz. I A i Taryfa Osobowa Cz.I.

Instrukcje służbowe. Zupełnie inny charakter posiadają Instrukcje lub Przepisy Służbowe, przeznaczone dla prawidłowego wykonywania wewnętrznej służby w przedsiębiorstwie transportowym. Wydawanie tych Instrukcji i Przepisów jest sprawą wewnętrzną przedsiębiorstwa trnasportowego, skutkiem czego nie

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



mogą one być podstawą do wzajemnego regulowania stosunków prawnych między przedsiębiorstwem transportowym a użytkownikami usług przewozowych.

### 3. Zamierzona reforma Regulaminów Przewozu.

Zmiany natury politycznej, gospodarczej i społecznej, które dokonały się po wojnie w Polsce nie znalazły dotychczas wyrazu w Regulaminach Przewozu, które w obecnie obowiązującej postaci wydane zostały jeszcze w okresie przedwojennym i odpowiadają ówczesnym stosunkom.

W Polsce jako też w innych państwach demokracji ludowej, realizuje się gospodarka socjalistyczna, oparta na planowaniu, tj. na kierowaniu przez państwo społecznymi procesami produkcji, wymiany i podziału.

Procesy wymiany i podziału wiążą się jak najściślej z przewozami. Stąd jedną z istotnych składowych części Narodowych Planów Gospodarczych są państwowe plany przewozów. Ustalają one w formie nakazu ustawowego zadania przewozowe przypadające środkom transportowym do wykonania w okresie planowanym i wyznaczają zarazem te niezbędne warunki organizacyjne oraz środki techniczne, które transport musi stworzyć, by zabezpieczyć wykonanie zawartych w planie zadań przewozowych.

W tych warunkach, stały się np. nieodpowiednimi przepisy obowiązujących Regulaminów Przewozu, upoważniające wysyłającego do korzystania ze środka transportowego w sposób dowolny co do czasu nadania, ilości i rodzaju ładunku oraz kierunku przewozu. Podobnie nieaktualnymi stały się Przepisy Regulaminów upoważniające przewoźnika, by do przewozu przyjmowane tylko takie przesyłki, których przewóz może być wykonany niezwłocznie oraz by przesyłki wysyłane były z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjęto je do przewozu.

W związku ze wskazanymi potrzebami gospodarki planowej nieodzownym staje się wprowadzenie do Regulaminów Przewozu postanowień, mających zabezpieczyć i unormować wykonanie państwowego planu przewozów. Na wysyłającego musi być nałożony obowiązek, by ładunki dostarczone były do przewozu ściśle według

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



ustalonego przedtym planu, tj. w zaplanowanym czasie oraz w zaplanowanych ilościach, rodzajach i kierunkach przewozowych. Podobnie przedsiębiorstwo transportowe obowiązane jest do podstawienia taboru przewozowego ściśle według danych planu co do ilości, rodzaju, czasu, itp. Postanowienia Regulaminów przewozu winny na wysyłającego i przewoźnika nakładać obowiązek jak najbardziej racjonalnego wykorzystania taboru przewozowego pod względem ładowności, skrócenia czasu za- i wyładowczego, itp.

Dotychczasowe postanowienia Regulaminów Przewozu o formie zawarcia umowy o przewóz oraz o wynikających stąd prawach, obowiązkach i odpowiedzialności obu stron będą zapewne utrzymane lub w stosunkowo mniejszym stopniu zmienione, jak to wnioskować można z obowiązującego obecnie w Z.S.R.R. Regulaminu Przewozu na kolejach żelaznych /"Ustaw żelaznych dorog"/, zawierającego postanowienia dostosowane już do potrzeb gospodarki planowej.

Ministerstwo Komunikacji powołało już komisje, mające opracować projekty Regulaminów przewozu odpowiednie do zmienionych potrzeb i warunków.

## Dział 2. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych.

### 1. Obowiązek przewozu i zawarcie umowy o przewóz podróżnego.

Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych wraz z Przepisami Wykonawczymi, obowiązujący od dnia 1 stycznia 1936 r. mieści się w Taryfie Osobowej, Bagażowej i Ekspresowej Kolei Żelaznych Cz.I /TO I/.

Regulamin obowiązuje na wszystkich kolejach normalnó i wąskotorowych użytku publicznego.

Obowiązek przewozu. W myśl Regulaminu kolej nie może odmówić przewozu:

a. jeżeli podróżny zastosuje się do przepisów regulaminu, obowiązujących taryf i zarządzeń,

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



b. jeżeli przewozu można dokonać zwykłymi środkami przewozowymi,
c. jeżeli przewóz nie jest wzbroniony na mocy prawnie wydanych zarządzeń, lub ze względu na porządek publiczny,
d. jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć lub im zapobiec.

**TARYFY,**

Kolej obowiązana jest wydawać taryfy, które powinny zawierać specjalne warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczenia należności przewozowych i opłat dodatkowych. Wyrunki zawarte w taryfach, lecz sprzeczne z przepisami Regulaminu, uważa się za nieistniejące i nieważne. Taryfy powinny być stosowane jednakowo względem wszystkich, korzystających z usług kolei. Każdy odrębny układ, mocą którego jednym lub kilku osobom przyznanoby zniżkę opłat oznaczonych w taryfie jest nieważny i zakazany. Dozwolone są natomiast zniżki opłat należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla każdego kto dopełni warunków stosowania zniżki. Nadto dozwolone są za zgodą władzy zwierzchniej doraźne zniżki opłat dla przewozów w celach dobroczynnych, krajoznawczych i społecznych. Taryfy nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

Zmiany taryf, wprowadzające podwyżki opłat i utrudnienia warunków przewozu, wchodzą w życie po upływie 14 dni po ich ogłoszeniu. Za zgodą władzy zwierzchniej termin ten jednak może być skrócony, a nawet zbiegać się z dniem ogłoszenia. W tym przypadku należy w ogłoszeniu powołać się na zezwolenie władzy zwierzchniej.

W myśl Regulaminu nie przyjmuje się do pociągu lub można usunąć z pociągu w czasie podróży:

1. osoby w stanie nietrzeźwym, osoby, które zachowaniem swoim obrażają przyzwoitość publiczną, zakłócają spokój lub nie stosują się do przepisów ustawowych, regulaminu, taryf lub zarządzeń kolei. Osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ceny biletu, ani należności pobranej za bagaż.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2. Osoby, które wskutek choroby albo innych przyczyn mogłyby być przykre lub niebezpieczne dla podróżnych, chyba, że wynajęto im lub oddano osobny przedział za opłatą określoną w taryfie.

Opłatę za przejazd lub za przewóz bagażu zwraca się tym osobom po potrąceniu należności za przejechaną drogę.

Przewozy kombinowane. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych może być stosowany również do przewozów kombinowanych z udziałem regularnych linii okrętowych, samochodowych lub lotniczych z odchyleniami, wynikającymi z właściwości tych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłoszone tym samym trybem, co i regulaminy.

Umowa o przewóz. Umowa o przewóz koleją osób jest umową o dzieło, w której kolej zobowiązuje się do wykonania umówionej usługi, tj. do przewozu, druga strona zaś do uiszczenia umówionego wynagrodzenia /ceny za przewóz/ oraz taryfowych dopłat i należności ubocznych.

Dokumentem świadczącym o zawarciu umowy o przewóz jest bilet na przejazd, którym musi się wykazać podróżny przed rozpoczęciem podróży. Taryfy mogą pod tym względem przewidywać wyjątki /np. dla rozpoczynających podróż z nieobsadzonych stacji lub przystanków/. Dane zamieszczone na bilecie są miarodajne dla przewozu, a tym samym dla umownego świadczenia kolei. Dane muszą zawierać: 1. stację wyjazdu i przeznaczenia, 2. drogę przejazdu /jeżeli użycie różnych dróg lub środków przewozowych jest dozwolone, powinno to być zaznaczone na bilecue/, 3. rodzaj pociągu i klasę wagonu, 4. opłatę za przejazd, 5. pierwszy dzień ważności biletu, 6. czas ważności biletu.

Bilet można odstąpić drugiej osobie tylko wtedy, gdy nie jest imienny i gdy podróż nie została jeszcze rozpoczęta. Bilet nieimienny jest zatem przed rozpoczęciem podróży dokumentem na okaziciela.

Czas ważności biletu określa Regulamin w zależności od odległości przejazdu, a mianowicie przy odległości do 150 km w jednym kierunku - 1 dzień, za każde dalsze rozpoczęte 200 km odległości - 1 dzień. Podróż powinna być rozpoczęta w pierwszym dniu ważności biletu, jeżeli taryfy nie przewidują, że

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



podróż za biletami pewnego rodzaju może być rozpoczęta dowolnego dnia czasu ważności biletu, /np. bilety zeszytowe i książeczkowe/. Dzień, oznaczony datą na bilecie, uważa się jako pierwszy pełny dzień jego ważności. Podróż powinna być ukończona najpóźniej o północy ostatniego dnia ważności biletu. Podróżny jednak z biletem o jednodniowej ważności, jeżeli rozpoczął podróż w pierwszym dniu ważności biletu, ma prawo dojechać bez przerwy do stacji przeznaczenia nawet po północy.

W zasadzie każdy ma prawo w ramach postanowień taryfowych domagać się wydania odpowiedniego biletu na przejazd za uiszczeniem przypadającej należności. Prawo to wygasa na 5 minut przed odjazdem pociągu. Z drugiej jednak strony Kasy biletowe powinny być otwarte na stacjach o większym ruchu przynajmniej na godzinę, na innych stacjach przynajmniej na pół godziny przed odjazdem danego pociągu. Dla przyspieszenia odprawy kolej może żądać, aby kupujący bilet uiścił należność już odliczoną.

Równocześnie z wykupieniem biletu na przejazd podróżny prócz roszczenia o przewóz nabywa jeszcze pewne prawa dodatkowe, a mianowicie:

1. do zamówienia miejsca lub całego przedziału w ramach postanowień taryfowych,

2. do przerywania podróży w drodze według postanowień taryfowych,

3. do zabierania ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmiotów łatwych do przenoszenia /bagaż ręczny/,

4. do zabierania ze sobą do wagonów osobowych małych psów i ptaków oraz innych małych zwierząt domowych na ręku lub w klatkach, jeżeli nie zabraniają tego przepisy policyjne, a współpodróżni nie sprzeciwiają się zabraniu ich do przedziału.

5. do nadania do przewozu bagażu.

## 2. Wykonanie umowy o przewóz podróżnego.

**Przerwy podróży:** Bilety ważne na jeden dzień nie dają prawa przerwy w podróży. Bilety ważne na dwa dni uprawniają do jednorazowej, a bilety z ważnością dłuższą do dwurazowej przerwypodróży. Przerwa podróży nie przedłuża czasu ważności biletu.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



**Podróżny bez ważnego biletu.** Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu na przejazd, obowiązany jest , niezależnie od odpowiedzialności karnej zapłacić według taryfy normalnej podwójną cenę biletu za drogę przebytą, jeżeli zaś stacji wyjazdu nie można natychmiast ustalić bez żadnej wątpliwości, podwójną cenę biletu za całą drogę. Podróżny, który bez wezwania uprzedzi konduktora, że nie mógł kupić biletu, powinien uiścić pojedyńczą cenę biletu według taryfy normalnej oraz dopłatę ogółem jednak nie więcej, niż podwójną cenę tego biletu.

**Rozkłady jazdy.** Rozkłady jazdy winny być przed ich wprowadzeniem podane do wiadomości publicznej i wywieszone na stacjach. Rozkłady te powinny wskazywać rodzaj pociągu, klasy wagonów i czas odejścia pociągu, na ważniejszych zaś stacjach węzłowych również czas przyjścia i ważniejsze połączenia. Rozkłady jazdy, które utraciły swą ważność winny być bezzwłocznie usuwane. Rozkłady jazdy stanowią poniekąd zaproszenie /ofertę/ ze strony kolei do zawarcia umowy o przewóz. Stanowią one część składową warunków umowy o przewóz, określając w sposób ścisły, kiedy kolej może dokonać swoich świadczeń.

**Spóźnianie się pociągów.** Spóźniony odjazd lub przybycie pociągu albo odwołanie pociągu nie dają jeszcze same przez się podstawy do rpszczenia do odszkodowania. Jeśli jednak wskutek spóźnienia się pociągu podróżny utracił połączenie z innym pociągiem, lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, podróżny zaś chce odbywać podróż w dalszym ciągu, kolei jest obowiązana w miarę możności przewieść go wraz z bagażem bez żadnej dopłaty, pociągiem dążącym ku tej samej stacji przeznaczenia na tej samej lub innej linii.

**Zmiana zawartej umowy o przewóz.** Na stacji wyjazdu podróżny ma prawo żądać wymiany swego biletu na bilet klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej za dopłatą różnicy cen. Kolej może odmówić wymiany, jeżeli bilet został już przecięty przy kontroli.

Za dopłatą różnicy cen, ustalonej w taryfie, podróżny może po uprzednim zgłoszeniu konduktorowi, jechać całą drogę lub tylko część w klasie wyższej lub w pociągu o taryfie wyższej, niż to wskazano na bilecie. Różnicę cen za przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej, określają taryfy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Zwrot należności za przejazd. Jeżeli biletu nie wykorzystano, można żądać zwrotu opłaty uiszczonej za bilet.

Jeżeli bilet zużytkowano tylko częściowo z powodu śmierci, choroby lub wypadku, którego doznał podróżny, albo z powodu nie dającej się uniknąć innej przyczyny podobnego rodzaju, wówczas zwraca się różnicę pomiędzy całą uiszczoną opłatą a należnością za dokonany przejazd.

Podróżny, który z powodu braku miejsca we właściwej klasie, na którą opiewa jego bilet, jechał w klasie niższej, ma prawo żądać zwrotu różnicy cen za odcinek, który przejechał w klasie niższej.

Niezużytkowanie biletu we wszystkich wymienionych wyżej przypadkach powinno być zaświadczone urzędowo przez kolej.

Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, a w szczególności nabitej broni palnej, materiałów wybuchowych, łatwo zapalnych, żrących lub zaraźliwych, jak również przedmiotów, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych.

Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych. Podróżnym wolno brać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowwych przedmioty łatwe do noszenia /bagaż ręczny/, jeżeli nie sprzeciwiają się temu obowiązujące przepisy i jeżeli przedmioty te nie mogą uszkodzić wagonu. Każdy podróżny ma dla swego bagażu do dyspozycji tylko przestrzeń nad miejscem i pod miejscem, które zajmuje.

Zwierząt żywych nie wolno zabierać do wagonów osobowych. Wyjątek stanowią:

a/ małe psy i ptaki, tudzież inne małe zwierzęta domowe, jeżeli nie zabraniają tego przepisy policyjne, a współpodróżni nie sprzeciwiają się;

b/ psy każdego rodzaju i wielkości, jeżeli współpodróżni wyrażają na to zgodę, lub gdy właściele jadą z nimi w osobnym przedziale lub w przedziale dla podróżnych z psami.

Odpowiedzialność za przewóz podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt. Odpowiedzialność kolei za śmierć, okaleczenie i uszkodzenie cielesne, którym uległ podróżny wskutek wypadku z pociągiem, określają osobne przepisy prawne.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Osobne przepisy prawne, o których wspomina Regulamin, mieszczą się w Kodeksie Zobowiązań. Według Kodeksu Zobowiązań właściciel pojazdu mechanicznego, poruszającego siłą przyrody, odpowiada za szkody spowodowane wypadkiem, chyba że udowodni, że szkoda powstała z winy poszkodowanego, z winy osoby trzeciej lub wskutek siły wyższej.

Spóźniony odjazd lub przyjazd pociągu, odwołanie pociągu lub też wyłączenie z pociągu wagonu bezpośredniego nie daje podróżnym prawa do jakiegokolwiek odszkodowania od kolei.

Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy w myśl Regulaminu do podróżnego, kolej odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała skutkiem jej winy.

## 3. Przewóz bagażu.

Podróżny może nadać do przewozu jako bagaż przedmioty zawarte w kufrach, koszach podróżnych, walizkach, trokach, pudłach do kapeluszy i innych podobnych opakowaniach. R.P.O. nie oznacza zatem, jakie przedmioty mogą być nadane do przewozu jako bagaż, lecz w jakim mają być opakowaniu.

Podróżny może nadać do przewozu jako bagaż także następujące przedmioty bez opakowania: fotele dla chorych, wózki dziecięce, próbki towarów, instrumenty muzyczne, instrumenty miernicze, saneczki, narty, kajaki, rowery, przedmioty domowego użytku przy wyjeździe na letnisko i z powrotem, produkty spożywcze, psy i małe zwierzęta w klatkach, zwierzynę świeżo ubitą.

Od przewozu jako bagaż są wyłączone: 1. przedmioty, stanowiące przywilej poczty, 2. przedmioty, które z powodu swej wagi, objętości itp. nie nadają się do przewozu w wagonach bagażowych, 3. przedmioty, których przewóz zabroniony jest na mocy przepisów prawnych ze względu na porządek publiczny, 4. zwłoki.

Podróżny jest odpowiedzialny za zachowanie powyższych przepisów i ponosi wszelkie następstwa za wykroczenie przeciw tym przepisom. Prócz grożącej mu odpowiedzialności cywilnej i karnej, uiszcza w niektórych wypadkach dopłaty, /za materiały wybuchowe, samozapalne, zaraźliwe, trujące, żrące itp/, obliczane od kilograma wagi przedmiotów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Kolej przyjmuje bagaż do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd, ważnego conajmniej do stacji przeznaczenia bagażu. Bagaż powinien być nadany w czasie przewidzianym do sprzedaży biletów. jednakże kolei może odmówić przyjęcia bagażu dostarczonego później, niż na 15 minut przed czasem odejścia odnośnego pociągu.

Po przyjęciu bagażu kolej wydaje podróżnemu kwit bagażowy, który powinien zawierać następujące dane: 1. stacje nadania i przeznaczenia, 2. drogę przewozu, 3. dzień nadania i pociąg na który bagaż nadano, 4. numery biletów, 5. ilość i wagę sztuk, 6. należność za przewóz, 7. ewentualnie deklarowaną kwotę wartości dostawy. - czas zawieszone/.

Wobec uwarunkowania umowy o przewóz bagażu od okazania biletu na przejazd, rzeczona umowa jest niesamodzielną dodatkową umową do umowy o przewóz osób. R.P.O. podkreśla to także w dalszych postanowieniach, według których bagaż przyjmuje się do przewozu w zasadzie do stacji wymienionej w okazanym bilecie jazdy, albo do stacji bliższej, położonej na drodze przejazdu. Umowa o przewóz bagażu jest podobna pod wielu względami do umowy o przewóz przesyłki towarowej /zawarcie umowy następuje przez wręczenie i przyjęcie bagażu do przewozu/, a różni się głównie tym, że nie potrzeba w przypadku bagażu wystawiania przez nadawcę bagażu osobnego dokumentu, towarzyszącego bagażowi.

Opłaty pobierane w związku z przewozem bagażu, powinny być uiszczane przy nadaniu. W razie dodatkowej odprawy bagażu w pociągu uiszczamię opłatę na stacji przeznaczenia przed wydaniem bagażu.

Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego po pobraniu nieuiszczonych jeszcze należności i kosztów.

Posiadacz kwitu bagażowego może żądać wydania bagażu na stacji przeznaczenia po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien był być przywieziony, lecz po upływie czasu koniecznego do wykonania wszystkich czynności, związanych z przygotowaniem bagażu do wydania. W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej obowiązana jest wydać bagaż tylko wtedy, gdy zgłaszający się udowodni. że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten będzie uznany za niewystarczający, kolej może żądać złożenia zabezpieczenia.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



W przeciwieństwie do biletu na przejazd, kwit bagażowy nie jest dokumentem na okaziciela. Roszczenia wynikające z kwitu bagażowego może podnosić tylko "podróżny", zatem osoba, która, jako posiadacz biletu na przejazd zawarła umowę o przewóz osób /umowę zasadniczą/. Kolej jest uprawniona, lecz nie jest zobowiązana badać uprawnienie osoby, przedstawiającej kwit bagażowy. Kolej wywiązuje się ze swego umownego świadczenia przez wydanie bagażu za zwrotem kwitu bagażowego.

Bagaż wydaje się na stacji do której został nadany. Jednakże na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, bagaż może być zwrócony na stacji nadania, albo wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, o ile na wykonanie takiego żądania pozwalają okoliczności.

Przytoczone ostatnio postanowienia regulaminowe zezwalają przeto na następną zmianę zawartej już umowy o przewóz bagażu. Jeżeli bowiem podróżny zmieni zawartą już umowę o przewóz jego osoby /zaniechawszy wogóle podróży lub zmieniając podróż/ w takim razie zawarta umowa o przewóz bagażu, to jest umowa dodatkowa, wykonywana byłaby według swej pierwotnej, a w zmienionych warunkach niepożądanej treści. Podróżny musi mieć zatem możność odpowiedniej zmiany także umowy o przewóz bagażu.

Na zabezpieczenie należności przewozowych, opłat dodatkowych, wydatków w gotowiźnie i dopłat, służy kolei prawo zastawu na bagażu, dopóki znajduje się on w jej posiadaniu.

Kolej odpowiada pod warunkami określonymi w regulaminie za opóźnione wydanie bagażu, za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo wskutek uszkodzenia bagażu, od chwili przyjęcia do przewozu aż do wydania.

Odszkodowanie za zaginięcie bagażu w przypadku udowodnienia szkody wynosi najwięcej 102 zł. za 1 kg., w przypadku zaś szkody nieudowodnionej 51 zł. za 1 kg zaginionego bagażu.

Odszkodowanie w razie opóźnionego wydania bagażu wynosi 0,45 zł, za 1 kg. brutto bagażu i rozpoczętą dobę, najwyżej jednak 14 dni. Jeżeli udowodnione powstanie szkody wskutek opóźnionego wydania bagażu można żądać odszkodowania do wysokości czterokrotnie wyższej.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## 4. Przewóz przesyłek ekspresowych.

Przesyłki, nadające się do przewozu w wagonach bagażowych, przyjmuje się do przewozu, jako przesyłki ekspresowe na podstawie przepisów T.O.I. i przepisów taryfy. Taryfa wyłącza od przewozu te same przedmioty, które wyłączone są od przewozu jako bagaż.

Przesyłki ekspresowe należy nadawać w ekspedycjach bagażowych w czasie przewidzianym dla nadawania tych przesyłek i wskazanym w ogłoszeniach, wywieszonych na stacjach. Przepisy regulaminowe nie ograniczają za tym jednolicie czasu odprawy, jak to uczyniono w odniesieniu do odprawy osób lub bagażu, lecz uzależniają czas przyjmowania do przewozu przesyłek ekspresowych od miejscowych warunków.

Na każdą przesyłkę ekspresową nadawca powinien złożyć list ekspresowy nakładu kolei, który nabywa się na stacji kolejowej. Nadawca obowiązany jest zamieścić w liście ekspresowym:

1/ miejsce oraz datę sporządzenia listu ekspresowego, 2. stację przeznaczenia w brzmieniu podanym w taryfie, 3. odbiorcę i jego dokładny adres, 4. ilość sztuk, rodzaj opakowania i zawartość przesyłki, 5. dokładne wyszczególnienie załączonych dokumentów, 6. wskazanie nadawcy, podpis i adres /ewent. druk lub pieczątkę/. Poza tym nadawca może w przeznaczonych na to rubrykach zamieścić: 7. drogę przewozu, 8. pociąg, którym przesyłka ma być przewieziona, 9. deklarację wartości dostawy, 10. wysokość ciążącego na przesyłce zaliczenia, 11. żądanie "zostawić na stacji".

Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, kiedy stacja nadania przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem ekspresowym. Na dowód przyjęcia stacja nadania opatruje list ekspresowy datownikiem, po uiszczeniu przez nadawcę należności przewozowych i opłat dodatkowych.

Przyjmując do przewozu przesyłkę ekspresową, kolej wydaje nadawcy dowód nadania.

Umowa o przewóz przesyłki ekspresowej jest umową samodzielną, zawartą na rzecz osoby trzeciej - odbiorcy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Po zapłaceniu należności, wynikających z listu ekspresowego, odbiorca ma prawo żądać wydania przesyłki ekspresowej na stacji przeznaczenia po upływie terminu dostawy.

Nadawca może obciążyć przesyłkę ekspresową zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki.

Dopóki przesyłka ekspresowa nie została wydana odbiorcy, nadawca ma prawo, drogą zlecenia dodatkowego wprowadzić zmiany w umowie o przewóz. W zleceniu dodatkowym nadawca może żądać aby:

a/ oddano mu przesyłkę z powrotem na stacji nadania,
b/ wstrzymano wydanie przesyłki na stacji przeznaczenia,
c/ wydano przesyłkę na stacji przeznaczenia innej osobie,
d/ wydano przesyłkę bez pobrania zaliczenia,
e/ wysłano przesyłkę do innej stacji i tam wydano albo odbiorcy wskazanemu w liście ekspresowym albo innej osobie. Zlecenia dodatkowe innej treści są niedozwolone.

Należności przewozowe albo opłaty dodatkowe należy uiszczać przy nadaniu. Należności przewozowe, opłaty dodatkowe i wydatki powstałe w drodze lub na stacji przeznaczenia obciążają przesyłkę i są pobierane od odbiorcy.

Jeżeli nadawca przy nadaniu nie oznaczy pociągu, którym przesyłka ma być wysłana, wysyła się ją najbliższym odpowiednim pociągiem /ruchu osobowego/ lub innymi pociągami specjalnie przeznaczonymi dla przewozu takich przesyłek.

Kolei służy prawo zastawu na przesyłkach ekspresowych, podobnie jak na bagażu. Za opóźnienie wydania przesyłki ekspresowej, za całkowite lub częściowe zaginięcie /ubytek/ lub uszkodzenie Kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie, na zasadach zbliżonych do przepisów o bagażu.

## Dział 3. Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych.

### 1. Obowiązek przewozu, przedmioty wyłączone od przewozu i przyjmowane warunkowo.

Przedruk Regulaminu Przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych oraz Przepisy Wykonawcze do tego Regulaminu zamieszczone są w Taryfie Towarowej Kolei Żelaznych, Cz.I.A.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Regulamin Przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych użytku publicznego stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z 24.IX. 1938 r. pokrywa się niemal z tzw. konwencją rzymską i wprowadzony został w życie równocześnie z konwencją, tj. od 1.10.1938 r. Dostosowano go do konwencji nie tylko pod względem merytorycznym, ale także pod względem układu i numeracji paragrafów, co daje znaczne ułatwienia dla jednolitej wykładni.

Regulamin z r. 1938 nie został dotychczas poddany rewizji i obowiązuje w pierwotnym brzmieniu. Drogą przepisów wykonawczych zniesiono jedynie do odwołania listy przewozowe na okaziciela wtórnika i zaliczki w gotowiźnie.

Regulamin może być stosowany również do przesyłek przewożonych przez kolej przy udziale regularnych linii innych środków transportowych z odchyleniami wynikającymi z właściwości tych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłaszane tym samym trybem, co i Regulamin.

Koleje są obowiązane przyjmować przesyłki do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym między wszystkimi stacjami zależnie od zakresu ich czynności ekspedycyjnych, jeżeli: 1. nadawca zastosuje się do przepisów regulaminu, 2. jeżeli przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych, 3. jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Wyłączone są od przewozu: 1. przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, ciężaru lub swych właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na części drogi przewozu, 2. przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty, 3. przedmioty, których przewóz zabroniony jest na mocy zarządzeń prawnie wydanych lub ze względu na porządek publiczny, 4. z wyjątkami, wskazanymi w załączniku A do regulaminu - a/ przedmioty zagrażające wybuchem, jak materiały wybuchowe, amunicja, materiały zapalające i ognie sztuczne, gazy sprężone i skroplone oraz materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, b/ materiały samozapalne.

Do przewozu przyjmowane są warunkowo za listem przewozowym imiennym: 1. przedmioty wymienione w załączniku A do

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



regulaminu na warunkach tam wskazanych, 2. tabor kolejowy toczący się na własnych kołach, 3. żywe zwierzęta, 4. przedmioty, których załadowanie lub przewóz sprawiałyby szczególne trudności, 5. zwłoki.

Załącznik A do regulaminu, o którym mowa wyżej, wymienia materiały i przedmioty, dopuszczone do przewozu tylko pod pewnymi warunkami.

Rzeczone przedmioty i materiały podzielone są w załączniku A na 6 klas:

klasa I - przedmioty zagrażające wybuchem,
" II - materiały samozapalne,
III - materiały łatwopalne,
IV - materiały trujące,
V. - materiały żrące,
VI - materiały gnilne, wydzielające woń przykrą lub budzące odrazę.

Załącznik A zawiera szczególne przepisy dla każdej klasy, odnoszące się do rodzaju wymaganego opakowania, obowiązujących napisów i nalepek ostrzegawczych, sposobu nadawania i wzmianek w listach przewozowych.

Przesyłki winny być wysyłane z zachowaniem kolejności w jakiej przyjęto je do przewozu.

Jeżeli interes publiczny lub konieczności eksploatacyjne tego wymagają, Minister Komunikacji lub kolej za jego zgodą może zarządzić: 1. całkowite lub częściowe zawieszenie przewozu 2. czasowe wyłączenie z przewozu pewnych przesyłek lub przyjmowanie ich pod pewnymi warunkami, 3. czasowe korzystanie pewnych przesyłek z pierwszeństwem przy przewozie, 4. wysyłanie przesyłek inną drogą niż wskazana przez nadawcę.

Zarządzenia takie przed wejściem w życie muszą być ogłoszone w czasopiśmie, przeznaczonym do ogłaszania taryf lub przez wywieszenie na stacjach.

Przesyłki, których przewóz nie może być niezwłocznie dokonany, kolej obowiązana jest przyjmować na tymczasowe przechowanie, jeżeli posiada na stacji nadania odpowiednie pomieszczenie. Na tymczasowe przechowanie winien nadawca wyrazić w liście przewozowym i wtórniku zgodę. Kolej nie ma obowiązku

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



przyjmować na przechowanie przedmiotów, ulegających [illegible] zepsuciu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo.

## 2. Forma i warunki zawarcia umowy o przewóz

Dowodem zawarcia umowy o przewóz jest list przewozowy, którego formę i treść regulamin dokładnie określa.

Umowa o przewóz towarów jest przeto umową pisemną i formalną, gdyż dla jej zawarcia obowiązuje forma pisemna i użycie osobnych drukowanych formularzy. Dla przesyłek zwyczajnych używa się listów przewozowych, drukowanych na papierze białym. Dla przesyłek pośpiesznych używa się tych samych wzorów z czerwonym szlakiem na górnym i dolnym brzegu oraz z nadrukiem "Przesyłka pośpieszna" zamiast "Przesyłka zwyczajna".

List przewozowy musi zawierać: 1. miejsce i datę wystawienia, 2. stację przeznaczenia w brzmieniu podanym w taryfie 3. przy użyciu listu przewozowego imiennego - odbiorcę i jego dokładny adres; wymieniona być może tylko jedna osoba fizyczna, prawna, urząd publiczny, adres "[illegible]" się jest dozwolony, 4. nazwę towaru, [illegible] w przesyłce, oraz dalsze szczegółowe dane dla dr[illegible] i towarów ładowanych przez kolej 5. imię i nazwisko [illegible] określenie nadawcy /może być zastąpione stemplem lub [illegible]/.

W miarę potrzeby nadawca [illegible] także zamieścić w przeznaczonych na to rubrykach listu przewozowego: wagę przesyłki, żądanie zważenia przesyłki przez kolej lub przeliczenia ilości sztuk, w liście przewozowym na okaziciela - domicyliata, ewentualnie żądanie "zostawić na stacji", kwotę deklarowanej wartości dostawy, kwotę zaliczenia, żądaną drogę przewozu, dokładne wyszczególnienie dokumentów, wymaganych przez władze celne, podatkowe, policyjne itd. a dołączonych do listu przewozowego lub złożonych według oświadczenia w liście przewozowym na określonej stacji, wskazanie pełnomocnika [illegible] oświadczenia, przewidziane w regulaminie lub taryfach.

Listy przewozowe należy wypełniać literami łacińskimi w języku polskim.

List przewozowy imienny winien być wypełniony równocześnie z wtórnikiem przez masę kalkową twardym ołówkiem lub na maszynie.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość swych wskazań i oświadczeń, zamieszczonych w liście przewozowym i ponosi wszelkie następstwa, wynikające z niezgodności tych danych z rzeczywistością, z nieścisłości, niedokładności lub wpisania danych w nieodpowiednim miejscu listu przewozowego. Odpowiedzialności nadawcy nie zmniejsza okoliczność, jeżeli ekspedycja towarowa na jego wniosek wypełnia list przewozowy.

Osobę, która oddaje kolei przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do czynienia zmian i uzupełnień w liście przewozowym, do składania oświadczeń w imieniu nadawcy oraz do wykonania wszelkich innych czynności, związanych z zawarciem umowy o przewóz.

Przy przesyłkach drobnicowych należy stwierdzenie ilości sztuk i wagi do obowiązków kolei /w miarę możności na stacji nadania/. Przy innych przesyłkach czyni to kolej na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym. Pozatym kolej ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy przesyłka odpowiada wskazaniom i oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym.

W razie umieszczenia w liście przewozowym wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych lub niedostatecznych, które mogą spowodować przyjęcie do przewozu przedmiotów, wyłączonych od przewozu, obliczenie za przesyłkę niższego przewoźnego, lub w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę, należy uiścić dopłatę, niezależnie od dodatkowego uiszczenia różnicy przewoźnego oraz naprawienia ewentualnej szkody, tudzież niezależnie od odpowiedzialności karnej. Dopłatę można uważać jako pewnego rodzaju karę umowną.

Dopłata nie jest uzależniona od powstania szkody, gdyż dopłatę należy uiścić niezależnie od naprawienia szkody.

Dopłatę oblicza się:

a/ w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie regulaminu lub wymienionych w załączniku A, albo w razie nieznachowania środków ostrożności przo-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



pisanych w tym załączniku - kwoty wskazane w Regulaminie /§7, pkt.5/ od kilograma wagi brutto każdej sztuki, w której znaleziono powyższe przedmioty;

b/ w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary [illegible] wyżej pod a/, dopłata wynosi podwójną różnicę [illegible] przewoźnym, jakie należałoby prawidłowo pobrać przy oznaczeniu niezgodnym z rzeczywistością, nieścisłym lub niedostatecznym za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia a przewoźnym jakie należałoby pobrać, [illegible] było zgodne z rzeczywistością, ściśle i [illegible];

c/ w razie podania przy przesyłce, którą załadował nadawca, wagi niższej niż rzeczywista, lub ilości sztuk mniejszej niż rzeczywista, dopłata wynosi podwójną różnicę przewoźnego, obliczoną podobnie jak wyżej pod. b/;

d/ w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę dopłata wynosi sześciokrotne przewoźne za nadwyżkę wagi ponad nośność wagonu za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia.

Umowa o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, gdy stacja nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Umowa o przewóz jest za tym umową rzeczową, dwustronnie obowiązującą, w której kolej /przewoźnik/ zobowiązuje się wobec nadawcy /wysyłającego/ do przewiezienia przesyłki i wydania jej odbiorcy w miejscu przeznaczenia, nadawca zaś zobowiązuje się do zapłacenia kolei wynagrodzenia, przy czym obie strony wzajemnie przyjmują powyższe przyrzeczenia; nadawcy przysługuje przy tym prawo przekazania zapłaty /wynagrodzenie/ za przewóz na odbiorcę. List przewozowy jest istotnym formalnym warunkiem umowy. Na dowód przyjęcia towaru winna stacja nadania dokonać ostemplowania listu przewozowego natychmiast po całkowitym dostarczeniu przesyłki, wymienionej w liście przewozowym i po zapłaceniu kosztów, które nadawca przyjął na swój rachunek.

List przewozowy, opatrzony stemplem przyjęcia, stanowi przeto dowód zawarcia umowy o przewóz. Ostemplowanie listu

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



przewozowego jest rzeczą istotną dla domniemania ważności umowy o przewóz. Ostmplowanie listu przewozowego samo przez się nie stanowi jednak takiego dowodu ważności umowy, którego nie można kobalić, ani też brak stempla na liście przewozowym nie upoważnia jeszcze bez dalszych dowodów do przyjęcia, że w danym przypadku nie zawarto ważnej umowy o przewóz. Przeciw wszelkim wskazaniom i oświadczeniom, zawartym w liście przewozowym, można prowadzić dowód przeciwny lub brak wskazań i oświadczeń w liście przewozowym uzupełnić przez przeprowadzenie dowodu opartego na stanie faktycznym. Gdy jednak chodzi o przesyłki, których załadowanie należy do nadawcy w myśl przepisów regulaminu, taryf lub zawartej z nim umowy, wówczas dane listu przewozowego, dotyczące wagi lub ilości sztuk, stanowią dowód przeciwko kolei tylko wtedy, gdy kolej sprawdziła tę wagę i ilość sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym. Dane tego rodzaju nie mogą być za tym kwestionowane następnie przez kolej.

W razie użycia listu przewozowego imiennego kolej obowiązana jest poświadczyć otrzymanie przesyłki i datę przyjęcia do przewozu przez odciśnięcie stempla także na wtórniku listu przewozowego. Wtórnik otrzymuje nadawca przesyłki.

Wtórnik listu przewozowego nie ma znaczenia ani listu przewozowego ani konosamentu, ani dowodu ładunkowego i służy wyłącznie do celów, wskazanych w regulaminie i taryfach. Wtórnik nie jest jednak tylko odpisem listu przewozowego, lecz samodzielnym dokumentem dowodowym. Będąc poświadczeniem odbioru przesyłki przez kolej, wtórnik stanowi ponadto legitymację dla nadawcy uprawniającą go do zmiany umowy o przewóz. Prawo zmiany umowy o przewóz przesyłki wygasa, chociaż nadawcą posiada wtórnik listu przewozowego, z chwilą, gdy list przewozowy oddano odbiorcy lub gdy ten skorzystał z uprawnień § 16 pkt.18 regulaminu /"Po przybyciu na stację przeznaczenia przesyłki, odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania mu listu przewozowego i przesyłki. Jeżeli stwierdzono zaginięcie przesyłki lub przesyłka nie przybyła w terminie, przewidzianym w § 30 pkt. 1, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei praw, wynikających z umowy o przewóz pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umową na niego nakłada"/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien nadawca opakować w sposób zabezpieczający ten towar od całkowitego lub częściowego zaginięcia i uszkodzenia podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkom przewozowym lub innym przesyłkom. Jeżeli nadawca nie zastosował się do powyższych przepisów, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwy stan opakowania, opisując dokładnie ten stan. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa uznanego w liście przewozowym braku lub wadliwego stanu opakowania, jako też za następstwa wad opakowania, które nie mogły być z zewnątrz zauważone.

Nadawca zobowiązany jest zaopatrzyć na zewnątrz pojedyńcze sztuki przesyłek drobnych w wyraźne i nie nadające się wytrzeć cechy i numery oraz każdą sztukę przesyłki drobnej opatrzyć w nazwę stacji przeznaczenia.

Rodzaj przewozu /przesyłka zwyczajna, pośpieszna, pośpieszna przyśpieszona/ określa nadawca przez wybór listu przewozowego lub w przypadkach wskazanych w taryfie przez wpisanie do tegoż listu przewozowego. Takie określenie odnosi się zawsze do całej drogi przewozu, a nie do jej części.

Taryfy stanowią, które towary kolej ma prawo przewozić w wagonach niekrytych, jednakowoż nadawca ma prawo wyboru pod pewnymi warunkami.

## 3. Wykonanie umowy o przewóz.

Zamówienie wagonów. Na przesyłkę, której załadowanie należy do nadawcy, należy zamówić wagon, wskazując w zamówieniu żądany dzień podstawienia wagonu, nazwę towaru, jego przybliżoną wagę i stację przeznaczenia.

Kolej może żądać, aby osoba zamawiająca wagon złożyła przy zamówieniu: a/ podpisany przez nadawcę list przewozowy, b/ złożyła zabezpieczenie.

Jeżeli osoba zamawiająca wagon odwoła zamówienie, kolej ma prawo pobrać opłaty przewidziane w taryfie.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Jeżeli przesyłkę ładuje nadawca, powinien on przed ładowaniem upewnić się, czy wagon jest czysty, oraz czy w podłodze, ścianach i dachu nie ma widocznych wad, które mogłyby spowodować uszkodzenie przesyłki.

Ustalanie wagi. Kolej obowiązana jest przy przyjęciu do przewozu przesyłki drobnej, którą załadowuje sama, zważyć przesyłkę i przeliczyć ilość jej sztuk.

Przy wszystkich innych przesyłkach kolej na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, obowiązana jest zważyć przesyłkę i przeliczyć ilość jej sztuk na stacji nadania, jeżeli jest to tam wykonalne.

Kolej obowiązana jest zważyć przesyłkę, chociaż żądania tego w liście przewozowym nie zamieszczono, jeżeli nadawca nie podał wagi w liście przewozowym.

Wyniki ważenia i przeliczenia ilości sztuk kolej stwierdza w liście przewozowym.

Załatwianie formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub inne władze administracyjne należy do kolei dopóki przesyłka znajduje się w drodze. Nadawca może jednak być przytym obecny bądź osobiście, bądź przez wskazanego pełnomocnika.

Zawiadomienie o przybyciu przesyłki. W razie użycia listu przewozowego imiennego kolej zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki według swego uznania, pocztą, telegrafem, telefonogramem lub pismem przez osobnego posłańca. Regulamin określa, w zależności od użytego sposobu zawiadomienia, po upływie ilu godzin należy zawiadomienie uważać za dokonane.

Wykupienie listu przewozowego. Po zapłaceniu należności wynikających z listu przewozowego, kolej obowiązana jest wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia przesyłkę wraz z listem przewozowym, pokwitowanym z pobrania opłaconych należności.

Przyjęcie listu przewozowego obowiązuje odbiorcę do zapłacenia kolei wszystkich należności, wynikających z listu przewozowego, nawet gdyby brakowało części przedmiotów przesyłki. Nie narusza to prawa odbiorcy do żądania zwrotu przewoźnego za przedmioty niewydane.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Za upoważnionego do wykupienia i odbioru listu przewozowego imiennego uważa się każdego, kto złoży kolei zawiadomienie o przybyciu przesyłki, zaopatrzone przez odbiorcę w pokwitowanie z odbioru. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać tożsamości osoby odbiorcy ani własnoręczności podpisu.

Po przybyciu na stację przeznaczenia przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania mu listu przewozowego i przesyłki. Jeżeli stwierdzono zaginięcie przesyłki lub jeżeli przesyłka nie przybyła w ciągu 30 dni po upływie terminu dostawy, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei praw wynikających z umowy o przewóz, pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umowa na niego nakłada.

Wyładowanie. O tym, czy przesyłkę ma załadować i wyładować kolej czy odbiorca, stanowią taryfy.

Sprawdzanie przesyłki na stacji przeznaczenia. Jeżeli nadawca zażądał w liście przewozowym zważenia przesyłki lub przeliczenia ilości jej sztuk na stacji przeznaczenia, lub jeżeli odbiorca zażądał przy odbiorze przesyłki, aby na stacji przeznaczenia sprawdzono w jego obecności ilość sztuk i wagę przesyłki, kolej jest obowiązana żądanie takie wypełnić o ile posiada na stacji przeznaczenia odpowiednie urządzenia wagowe i o ile właściwości przesyłki i warunki eksploatacyjne na to pozwalają. Jeżeli wagi nie można sprawdzić na stacji przeznaczenia, sprawdzenie może nastąpić w obecności delegowanego pracownika kolei na najbliższej wadze, którą wskaże odbiorca, a którą kolej uzna za odpowiednią do tego. Tak samo należy uwzględnić żądanie odbiorcy po wykupieniu listu przewozowego, by kolej sprawdziła na stacji przeznaczenia zgodność przesyłki ze wskazaniami w liście przewozowym, dotyczącymi zawartości i opakowania.

Dostawa przesyłek do domu. Kolej ma prawo przesyłki drobne, nadane za listami przewozowymi imiennymi, do których wyładowania jest obowiązana, dostawiać odbiorcy do domu bądź sama, bądź też przez swego przedsiębiorcę dowozowego.

Odbiorcy przysługuje prawo odebrania przesyłki osobiś-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



cie nawet na takiej stacji, na której dostawą przesyłek do domu zajmuje się kolej, o ile zawiadomi o tym pisemnie stację przeznaczenia przed nadejściem przesyłki.

Terminy odbioru i wyładowania przesyłek. Termin odbioru przesyłek, które kolej ma wyładować i które nie dostawia do domu /tzw. termin wolny od składowego / oraz termin wyładowania i odbioru przesyłek, które obowiązany jest wyładować odbiorca, powinny być wskazane w taryfie. Kolej wydaje przesyłki w godzinach służbowych. Na stacjach zamkniętych w dni świąteczne dla czynności ładunkowych - do terminów wolnych od składowego i postojowego nie wlicza się tych dni. Jeżeli przesyłki nie odebrano lub nie odebrano w terminie przewidzianym, kolej ma prawo pobrać opłatę za przechowanie /składowo/ lub opłatę za przetrzymanie wagonu /postojowo/ określone w taryfach.

Odbiorca może po wykupieniu listu przewozowego nadać przesyłkę wagonową bez przeładowania za nowym listem przewozowym na inną stację. Jeżeli warunki eksploatacyjne tego wymagają, kolej może wydać zakaz ponownego nadawania bądź ogólnie, bądź na niektórych stacjach. W razie ponownego nadania, kolej ma prawo pobrać specjalną opłatę dodatkową określoną w taryfach.

Wagony winny być zwrócone kolei po wyładowaniu w takim stanie, aby były zdatne do ponownego załadowania.

Jeżeli nadmierne nagromadzenie się przesyłek lub inne trudności eksploatacyjne zagrażają prawidłowemu wykonywaniu przewozów, Minister Kolei lub kolej za jego zgodą może skrócić terminy wolne od postojowego lub składowego oraz podwyższyć postojowe i składowe.

Opłacanie kosztów przewozu. Biorąc na swój rachunek koszty przewozu całkowicie lub częściowo, nadawca winien wskazać to w liście przewozowym. Koszty przewozu, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się za przekazane na odbiorcę.

Kolej jednak może żądać od nadawcy zapłacenia z góry kosztów przewozu przy przesyłkach, które według jej oceny są narażone na szybkie zepsucie, lub które z powodu małej wartości lub swych właściwości nie zabezpieczają dostatecznie kosztów przewozu.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Zaliczenie i zaliczki w gotowiźnie. Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki. Za dowód takiego obciążenia służy list przewozowy lub jego wtórnik. Kolej wypłaca nadawcy zaliczenie za pośrednictwem stacji nadania, lecz dopiero wówczas gdy kwotę zaliczenia wpłaci odbiorca.

Kolej może na przesyłkę dać zaliczkę w gotowiźnie do wysokości ustalonej w taryfie, jeżeli wartość przesyłki zabezpieczą tę zaliczkę. Wypłaconą zaliczkę pobiera kolej od odbiorcy.

Nadpłaty i niedobory. Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie, jeżeli zaszły błędy w obliczeniu przewoźnego, opłat dodatkowych, dopłat lub innych kosztów lub jeżeli w ogóle nie pobrano tych należności, nadpłata stąd powstała powinna być zwrócona przez kolej, wynikający zaś niedobór dopłacony kolei.

Stwierdzenie częściowego uszkodzenia lub zaginięcie przesyłki. Jeżeli kolej spostrzeże lub przypuszcza, lub jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że przesyłka częściowo zaginęła lub została uszkodzona, kolej obowiązana jest niezwłocznie, o ile możności w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokólarnie stan, a w razie potrzeby i wagę przesyłki, oraz jeżeli to jest możliwe, wysokość, przyczynę oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokółu powinien być wydany osobie uprawnionej bezpłatnie na jej żądanie.

## 4. Zmiana umowy o przewóz.

Prawo zmiany umowy o przewóz. W razie użycia listu przewozowego imiennego, umowę o przewóz ma prawo zmienić t. w. pownym zakresie tylko nadawca drogą zlecenia dodatkowego. Dozwolone zmiany umowy o przewóz mają być wprowadzone drogą pisemnego oświadczenia, podpisanego przez składającego zlecenie, na druku zgodnym z wzorem zamieszczonym w regulaminie. Oświadczenie to należy powtórzyć we wtórniku listu przewozowego w przeznaczonej na ten cel rubryce. Wtórnik winien być przedłożony kolei jednocześnie ze wspomnianym oświadczeniem.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Kolej, która zastosuje się do zleceń dodatkowych nadawcy przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, nie żądając przedłożenia wtórnika listu przewozowego, odpowiada za szkodę, wyrządzoną przez to odbiorcy, któremu nadawca oddał wtórnik.

Bez pisemnej formy, według wzoru przewidzianego w regulaminie, dodatkowe zlecenie jest zatem nieważne. Dodatkowe zlecenie musi być przez nadawcę własnoręcznie podpisane /nie wystarcza przeto druk lub stempel jak w liście przewozowym/. Kolej uwzględnia dodatkowe zlecenie tylko wtedy, gdy otrzyma za pośrednictwem stacji nadania.

Dodatkowe zlecenia nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

Dodatkowe zlecenie może się odnosić: a/ do przesyłki /oddanie przesyłki na stacji nadania, zatrzymanie przesyłki w drodze, wstrzymanie wydania przesyłki, wydanie innemu odbiorcy lub na innej stacji przeznaczenia, odesłanie jej z powrotem na stację nadania/, b/ do zaliczenia /obciążenie przesyłki zaliczeniem, zwiększenie, zmniejszenie lub zniesienie zaliczenia/, c/ do kosztów przewozu /pobranie od nadawcy całkowicie lub częściowo przewoźnego i innych kosztów, które według listu przewozowego zostały przekazane na odbiorcę/. W razie skierowania przesyłki do innej stacji lub odesłania z powrotem na stację nadania, nadawca może żądać zmiany rodzaju przewozu /zwyczajna, pośpieszna, pośpiesznoprzyśpieszona/ oraz wskazać drogę przewozu. Dodatkowe zlecenia innej treści, niż wymienione w regulaminie, są niedozwolone.

Kolej może odmówić wykonania zleceń dodatkowych, zwlekać z ich wykonaniem lub też wykonywać je ze zmianami tylko w następujących przypadkach:

a. jeżeli wykonanie nie jest już możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do stacji, która ma je wykonać,

b. jeżeli wykonanie mogłoby zakłócić prawidłowość służby eksploatacyjnej,

c. jeżeli wykonaniu, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, sprzeciwiają się ustawy lub inne przepisy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



d. jeżeli wartość przesyłki, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według prawdopodobieństwa nie pokryje wszystkich kosztów przewozu do nowej stacji przeznaczenia.

Przeszkoda w przewozie przesyłek. W razie przeszkody w wysłaniu lub w dalszym przewozie przesyłki, przyjętej już do przewozu, kolej rozstrzyga, czy należy w interesie uprawnionej osoby żądać od niej wskazówek, czy też bardziej celowym jest przewieźć przesyłkę z urzędu, zmieniając drogę przewozu. Kolej ma prawo żądać przewoźnego za tę inną drogę i przysługuje jej odpowiedni termin dostawy, nawet gdyby on był dłuższy niż na pierwotnej drodze, jeżeli tylko nie zachodzi wina ze strony kolei. Jeżeli niema innej drogi przewozu albo jeżeli dalszy przewóz jest niemożliwy z innych przyczyn, kolej żąda wskazówek od osoby uprawnionej. Osoba uprawniona zawiadomiona o przeszkodzie w przewozie, może odstąpić od umowy, powinna jednak zapłacić kolei, jeżeli ta nie ponosi winy, albo przewoźne za drogę już przebytą, albo koszty przygotowania do przewozu /stosownie do okoliczności/, jak również wszystkie inne koszty przewidziane w taryfach. Jeżeli nadawca przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, nie posiada wtórnika listu przewozowego, wskazówki których udziela w przypadkach powyższych, nie mogą zmieniać osoby odbiorcy, ani też stacji przeznaczenia.

Przeszkody w wydawaniu przesyłek. W odniesieniu do przeszkód w wydawaniu przesyłek należy odróżnić: a/ między takimi, które zachodzą przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę, zatem w czasie, kiedy nadawcy przysługuje jeszcze prawo do rozporządzenia przesyłką i b/ takimi, które następują po wykupieniu listu przewozowego przez odbiorcę, kiedy odbiorca wstąpił już do umowy o przewóz. W przypadkach określonych pod a/ winna stacja przeznaczenia powiadomić niezwłocznie nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać jego wskazówek. W przypadkach określonych powyżej pod b/ odpada potrzeba powiadomienia nadawcy, gdyż prawo jego do rozporządzania przesyłką wygasło.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## 5. Odpowiedzialność kolei.

**Całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki.** Z chwilą zawarcia umowy o przewóz kolej zobowiązuje się do dostarczenia odbiorcy przesyłki we właściwym czasie, bez braków i uszkodzeń. Nie każda umowa o przewóz przebiega bez usterek. Niejednokrotnie zdarza się całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki oraz jej uszkodzenie. Według regulaminu kolej ponosi w tych przypadkach odpowiedzialność za przesyłkę od chwili jej przyjęcia do chwili wydania. Wyrządzenie szkody przed lub po wskazanych terminach musi być traktowane nie według przepisów R P T, lecz według postanowień kodeksu handlowego. W zasadzie kolej odpowiada także za tzw. wypadek, bez potrzeby dowodzenia jej winy. Od tej ogólnej zasady istnieje cały szereg wyjątków. Wśród okoliczności wymienionych przez Regulamin, a zwalniających kolej od odpowiedzialności za szkody na substancji przesyłki, wyróżnić należy okoliczności zwykłe i okoliczności uprzywilejowane.

Do okoliczności zwykłych, przy których ciężar dowodu spoczywa na kolei, należą przypadki następujące: 1/ wina osoby uprawnionej, 2/ zlecenie osoby uprawnionej, nie wywołane winą kolei, 3/ wada własna towaru jak wewnętrzne zepsucie, ubytek, zwykły wyciek, itp., 4/ siła wyższa.

Do okoliczności uprzywilejowanych, przy których ciężar dowodowy spoczywa na uprawnionym do roszczenia, zalicza Regulamin przypadki następujące:

1/ niebezpieczeństwo związane z przewozem w wagonach niekrytych na podstawie przepisów Regulaminu, taryfy lub żądania nadawcy, wyrażonego w liście przewozowym, 2/ brak i wady opakowania, 3/ niebezpieczeństwo połączone z czynnościami załadowania, wyładowania lub też wynikające z wadliwego załadowania przez nadawcę, 4/ naturalne właściwości towaru mogące powodować całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, 5/ niebezpieczeństwo wynikające wskutek nadania przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną albo

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



przedmiotów nadawanych do przewozu tylko warunkowo, 6/ niebezpieczeństwo, na które narażone są żywe zwierzęta przy przewozie, 7/ niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miał dozorca żywych zwierząt lub towarów, jeżeli przewóz powinien odbywać się pod dozorem.

Jeżeli z okoliczności danego przypadku wynika, że szkoda mogła wyniknąć z jednej lub kilku przyczyn wskazanych ostatnio od 1-7, istnieje domniemanie, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn, dopóki osoba uprawniona nie udowodni, że tak nie było.

Według §20 Regulaminu kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki według ceny giełdowej albo bieżącej ceny targowej, albo według wartości zwyczajnej, jaką towary tego samego rodzaju i gatunku miały w miejscu i czasie przyjęcia przesyłki do przewozu.

Według §34 Regulaminu kolej obowiązana jest zapłacić w razie uszkodzenia przesyłki, bez dalszego odszkodowania kwotę, o którą obniżyła się wartość przesyłki.

<u>Odpowiedzialność kolej za przekroczenie terminu dostawy.</u>

§ 11 R.P.T. określa terminy dostawy, przed upływem których kolej obowiązana jest wydać przesyłkę odbiorcy. W razie przekroczenia terminu dostawy kolej zobowiązana jest do odszkodowania, przy czym: a. jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia terminu dostawy wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać kwoty przewoźnego, b/ jeżeli nieudowodniono szkody wskutek przekroczenia terminu dostawy, kolej obowiązana jest zapłacić 1/10 . przewoźnego za każdy okres spóźnienia, wynoszący 1/10 , terminu dostawy.

Nadawca może, za pewną dodatkową opłatą, zadeklarować w liście przewozowym wartość dostawy. W tym przypadku za przekroczenie terminu dostawy można żądać:

a/ w razie udowodnienia szkody - odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy, b/ jeżeli nie udowodniono szkody, pokrójnych kwot wskazanych poprzednio pod b/ aż do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki można żądać odszkodowań przewidzianych w §29 i 32, a nadto wynagrodzenia za udowodnioną szkodę do wysokości kwoty deklarowanej.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi. Przy towarach, które z powodu swych szczególnych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, kolej odpowiada - bez względu na przebytą odległość - tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa dopuszczalne normy ubytku, a mianowicie:

1/ 2% wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym, oraz przy niektórych towarach suchych, wymienionych szczegółowo w regulaminie;

2/ 1% przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

## 6. Reklamacje, powództwa, przedawnienia.

Reklamacje administracyjne. Prawo wniesienia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciw kolei, ich pełnomocnikom lub nabywcom ich praw. Nadawca wnosząc reklamacje winien złożyć wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

Powództwo. Prawo wytoczenia powództwa o zwrot zapłaconej kwoty służy tylko temu, kto dokonał zapłaty, Prawo wytoczenia powództwa z tytułu zaliczeń służy tylko nadawcy.

Powództwo o zwrot zapłaconej kwoty można wytoczyć przeciw kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciw kolei na rzecz której pobrano za wysoką kwotę. Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie, przy czym powód ma prawo wyboru.

Wygaśnięcie roszczeń. Z chwilą odebrania przesyłki wygasają z tytułu umowy wszelkie roszczenia przeciwko kolei.

Nie wygasają jednak:

1/ roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki można żądać odszkodowań przewidzianych w §29 i 32, a nadto wynagrodzenia za udowodnioną szkodę do wysokości kwoty deklarowanej.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi. Przy towarach, które z powodu swych szczególnych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, kolej odpowiada - bez względu na przebytą odległość - tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa dopuszczalne normy ubytku, a mianowicie:

1/ 2% wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym, oraz przy niektórych towarach suchych, wymienionych szczegółowo w regulaminie;

2/ 1% przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

## 6. Reklamacje, powództwa, przedawnienia.

Reklamacje administracyjne. Prawo wniesienia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciw kolei, ich pełnomocnikom lub nabywcom ich praw. Nadawca wnosząc reklamacje winien złożyć wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

Powództwo. Prawo wytoczenia powództwa o zwrot zapłaconej kwoty służy tylko temu, kto dokonał zapłaty, Prawo wytoczenia powództwa z tytułu zaliczeń służy tylko nadawcy.

Powództwo o zwrot zapłaconej kwoty można wytoczyć przeciw kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciw kolei na rzecz której pobrano za wysoką kwotę. Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie, przy czym powód ma prawo wyboru.

Wygaśnięcie roszczeń. Z chwilą odebrania przesyłki wygasają z tytułu umowy wszelkie roszczenia przeciwko kolei.

Nie wygasają jednak:

1/ roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2/ roszczenia z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zgłoszono je w ciągu 30 dni;

3/ roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

a/ jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzone zostało przed odbiorem przesyłki przez osobę uprawnioną /protokularnie/,

b/ jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody,

c/ w razie rekspedycji, jeżeli częściowe zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzono przy wydaniu przesyłki ostatniemu odbiorcy.

<u>Przedawnienie roszczeń.</u> Roszczenia z tytułu umowy o przewóz lub z innych stosunków prawnych, opartych na przepisach regulaminu i taryf, przedawniają się z upływem roku, jeżeli należność nie została już ustalona przez uznanie, ugodę lub wyrok sądowy.

Termin przedawnienia wynosi natomiast 3 lata, jeżeli chodzi:

a/ o roszczenia nadawcy o wypłatę zaliczenia, które kolej pobrała od odbiorcy,

b/ o roszczenia z tytułu szkody spowodowanej złym zamiarem;

c/ o zwrot odszkodowania, które kolej wypłaciła wskutek oszustwa.

Bieg przedawnienia zawiesza się w razie wniesienia do kolei piśmiennej reklamacji. Przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## Dział 4. Regulaminy przewozowe w komunikacji samochodowej.

### 1. Regulamin przewozu osób i bagażu.

Przewóz osób i bagażu w komunikacji samochodowej użytku publicznego odbywa się na podstawie "Regulaminu przewozu osób i bagażu autobusami i dorożkami samochodowymi", ogłoszonego w Dz.U.R.P. z 1952 r., Nr.104, poz.868, a zawierającego następujące postanowienia zasadnicze:

Obowiązek przewozu: Uprawniający koncesjonowany przewóz obowiązany jest dokonać przewozu:

a/ jeżeli podróżny zastosuje się do postanowień Regulaminu i uiści należną opłatę za przewóz;

b/ jeżeli przewozu można dokonać autobusem lub dorożką samochodową, którymi przewożący wykonywa dany przewóz,

c/ jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których przewożący nie mógł uniknąć i którym nie mógł zaradzić.

Zakaz przewozu osób uciążliwych. Nie wolno przewozić pojazdami mechanicznymi:

a/ osób w stanie nietrzeźwym,

b/ osób, które zachowaniem swoim obrażają przyzwoitość publiczną lub zakłócają spokój;

c/ osób, które wskutek choroby, nieochlujstwa lub innych przyczyn są przykre lub niebezpieczne dla podróży.

Zakaz przeciążania autobusów. Z uwagi na bezpieczeństwo przewozu Regulamin zabrania podróżnym wsiadania do autobusu gdy dopuszczalna ilość miejsc jest zajęta, przedsiębiorstwom zaś koncesjonowanym wzbrania przewozić ilość podróżnych większą aniżeli przepisaną liczba miejsc.

Bilety na przejazd. Podróżny rozpoczynając jazdę powinien zaopatrzyć się w bilet, a uprawniający koncesjonowany przewóz jest obowiązany bilet wydać.

Bilet powinien zawierać numer, nazwę przedsiębiorstwa i jego adres, wysokość pobranej za jazdę opłaty oraz nazwy miejscowości, między którymi bilet jest ważny.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Zatrzymywanie się pojazdów. Obsługa pojazdu obowiązana jest zatrzymywać pojazd w miejscu postojów, ustalonych rozkładem jazdy, a na żądanie i w innych miejscach.

Palenie tytoniu. W pojeździe, nie posiadającym przedziałów dla niepalących, palenie tytoniu jest dozwolone, jeżeli żaden ze współpodróżnych nie podnosi sprzeciwu.

Zakaz przewozu przedmiotów grożących niebezpieczeństwem. W liczbie przedmiotów, których przewóz jest wzbroniony, Regulamin wymienia przykładowo: broń nabitą, materiały wybuchowe, samozapalne, łatwopalne, żrące, budzące odrazę lub które są niewygodne lub przykre dla współpodróżnych.

Bagaż ręczny. Podróżnemu wolno zabierać z sobą do pomieszczenia dla podróżnych bagaż ręczny oraz małe zwierzęta pozostające trzymane na rękach.

Bagaż za osobną opłatą. Na bagaż przewożony poza pomieszczeniem dla podróżnych przewoźnik obowiązany jest wydać kwit bagażowy.

W specjalnych pomieszczeniach przewozi się w szczególności:

1/ bagaż ponad 10 kg. wagi lub o wymiarach nie nadających się do przewozu w pomieszczeniach dla podróżnych.

2/ bagaż zawierający przedmioty mogące zanieczyścić wnętrze autobusu lub zabrudzić podróżnych, tudzież większe psy.

Będący w mocy Regulamin nie reguluje zupełnie całego szeregu spraw unormowanych np. w Regulaminie dla Kolei, jak przejazdów bez ważnego biletu, odpowiedzialności przewoźnika za zaginiony lub uszkodzony bagaż, który przewożony jest w specjalnych pomieszczeniach, itd.

Braki Regulaminu dają się tymbardziej odczuwać, gdyż przewóz osób nie jest unormowany postanowieniami Kodeksu Handlowego, a tym samym sprawy przewozu osób w komunikacji samochodowej użytku publicznego należy oceniać według norm prawa powszechnego, a w szczególności według postanowień Kodeksu Zobowiązań o umowie o dzieło.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## 2. Regulamin przewozu towarów.

Przy wykonywaniu usług transportowych przez przedsiębiorstwa uprawiające zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi, obowiązują przepisy zawarte w "Regulaminie przewozu towarów pojazdami mechanicznymi" /Dz.U.R.P. z 1932 r. Nr. 104, poz. 868/ oraz postanowienia zawarte w Kodeksie Handlowym i Kodeksie Zobowiązań.

Z uwagi na szczupłość i niedostateczność przepisów rzeczonego Regulaminu, wymagającego rozszerzenia i dostosowania do nowych, zmienionych warunków gospodarczych i społecznych, umieszczono obszerniejsze "Postanowienia Przewozowe" w Tymczasowej Taryfie Towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi /ogłosz. w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1949 r., Nr. 39, poz. 292/, które to postanowienia przewozowe są uzupełnieniem niedostatecznych przepisów Regulaminu.

Przedsiębiorstwa transportowe samochodowe wykonują usługi transportowe przewożąc przesyłki lub wynajmując pojazdy.

Do przewozu przesyłek mają zastosowanie przepisy wskazanych "Postanowień Przewozowych", Regulaminu oraz Kodeksu Handlowego.

Do wynajmu pojazdów stosują się przepisy "Postanowień Przewozowych" oraz Kodeksu Zobowiązań.

Do obu wskazanych rodzajów usług transportowych odnoszą się następujące przepisy wspólne:

Przedmioty wyłączone od transportu. Nie mogą być przyjmowane jako przesyłki lub ładowane na wynajęte pojazdy:

1. przedmioty stanowiące przywilej poczty,
2. przedmioty, które z powodu wymiarów, wagi, właściwości fizycznych czy chemicznych zagrażają życiu lub zdrowiu ludzkiemu, pojazdowi, mieniu przedsiębiorstwa lub osób trzecich, bezpieczeństwu ruchu na drogach,
3. przedmioty, których transport jest wzbroniony przez obowiązujące przepisy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Przedmioty przyjmowane do transportu warunkowo. Należą do nich:

1. materiały wybuchowe, samozapalne i łatwopalne, jeżeli są w sposób wymagany opakowane, jeżeli ładunkowi towarzyszy dozorca odpowiedzialny za właściwe ułożenie towaru oraz pod dalszym warunkiem, że w tym samym pojeździe nie przewozi się innych towarów,
2. Materiały trujące, żrące, budzące odrazę, lub o niemiłej woni, jeżeli znajdują się w szczelnym opakowaniu,
3. zwłoki, żywe zwierzęta domowe, żywe ryby i drób żywy, pod warunkami wskazanymi w "Postanowieniach Przewozowych".

Obowiązek Przewozu. Przedsiębiorstwo transportowe nie może odmówić przewozu przesyłki lub wynajmu pojazdu, chyba że:

1. w miejscu nadania przesyłki lub wynajmu pojazdu nie ma odpowiednich pojazdów,
2. ze przeszkodzie stoją okoliczności, których nie można uniknąć, lub którym nie można zapobiec,
3. nadawca lub najemca odmówią stosowania się do przepisów taryfy,
4. jeżeli do zakresu działania danej placówki przedsiębiorstwa transportowego nie należy przyjmowanie przesyłek danego rodzaju lub w danym kierunku, czy też wynajmowanie pojazdu.

Przedmiot terenowy i obszary dowozowe. Dla każdej ekspedycji towarowej /terenowej placówki handlowej przedsiębiorstwa transportowego/ winien być ustalony miejski obszar dowozowy [illegible] zwykle granicą miasta. W obrębie tego obszaru obowiązują przepisy:

1. przewozu przesyłki między dowolnymi punktami, jeżeli są one położone tamtą nawzajem,
2. dowozu "do domu" odbiorcy lub odwozu "z domu" nadawcy, przesyłki przybywające z poza obszaru lub wychodzące poza ten obszar /przesyłki zamiejscowe/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Poza wskazanymi przepisami wspólnymi prawa, obowiązki i odpowiedzialność stron regulowane są odmiennie dla umów o przewóz przesyłek, a odmiennie dla umów o najem pojazdów.

## A. Umowa o przewóz przesyłek.

Zawarcie umowy o przewóz. Na każdą przesyłkę winien być sporządzony osobny dokument przewozowy. Jedna przesyłka nie może być rozdzielana na dwa lub więcej pojazdów, przy czym przyczepy nie uważa się za osobny pojazd.

Do przewozu przesyłek stosuje się następujące dokumenty

1. list przewozowy samochodowy według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych",
2. kwit bagażowy według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych", jeżeli przesyłce w myśl taryfy towarzyszy osoba,
3. przy przewozie połączonym z czynnościami spedycyjnymi może być stosowany inny dokument, odnoszący się zarówno do czynności przewozowych, jak i do czynności spedycyjnych pod warunkiem, że zawiera on wszystkie dane wymagane dla listu przewozowego.

Umowę o przewóz przesyłki uważa się za zawartą z chwilą wydania nadawcy wtórnika listu przewozowego lub kwitu bagażowego.

Umowa o przewóz przesyłki pojazdom mechanicznym jest zatem umową pisemną i rzeczową, natomiast formalną jest ona tylko w przypadkach zastosowania listu przewozowego lub kwitu bagażowego.

W odróżnieniu od przesyłek kolejowych, nadawca może nadać przesyłkę samochodową także "z domu", leżącego w obszarze miejskim dowozowym ekspedycji, uprzedzając o tym odpowiednio ekspedycję.

Przedsiębiorstwo transportowe ma prawo sprawdzić zgodność stanu faktycznego z danymi w dokumencie przewozowym.

Ładowanie, wyładowanie i przeładowanie przesyłek. Wykonanie wskazanych czynności należy w zasadzie do nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Jeżeli czynności nie zostaną wykonane w ramach

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



określonych w "Postanowieniach Przewozowych", pobiera się opłaty za przetrzymywanie pojazdu.

Przedsiębiorstwo transportowe wykonuje wskazane czynności za pobraniem opłat dodatkowych tylko w następujących przypadkach:

1. załadowanie przesyłek przyjętych już w ekspedycji nadania,
2. wyładowanie przesyłek, które mają być odebrane w espedycji,
3. przeładowanie z pojazdu miejscowego na zamiejscowy lub odwrotnie przesyłek "z domu" nadawcy lub "do domu" odbiorcy.

Wydanie przesyłki. Przesyłki nadawane za kwitem bagażowym, którym towarzyszy osoba, wydaje się tej osobie za zwrotem kwitu bagażowego.

Przesyłki nadane za listem przewozowym wydaje się odbiorcy wraz z dokumentem przewozowym po uiszczeniu należności przewozowych i opłat dodatkowych.

Odwiezienie przesyłki "do domu" następuje bądź na życzenie nadawcy wyrażone w liście przewozowym, bądź na życzenie odbiorcy.

Przeszkody w wydaniu przesyłki. W razie przeszkód w wydaniu przesyłki odbiorcy, przedsiębiorstwo zawiadamia o tym nadawcę najpóźniej w ciągu 3-ch dni, listem poleconym na przewidzianym formularzu.

Nadawca może wówczas żądać:

1. wydania przesyłki innemu odbiorcy w obszarze miejskim ekspedycji przeznaczenia lub na linii, na której leży ekspedycja,
2. zwrotu przesyłki do pierwotnej ekspedycji nadania lub do domu nadawcy.

Gdy nadawca nie da dyspozycji w ciągu 7 dni od czasu wysłania zawiadomienia o przeszkodzie w wydaniu, przedsiębiorstwo może oddać przesyłkę na skład obcy lub zabezpieczyć ją w inny sposób, zawiadamiając o tym nadawcę i odbiorcę.

W razie zwłoki w odbiorze przesyłki zawierającej towar łatwo psujący się, przedsiębiorstwo sprzedaje ją w trybie przewidzianym w Kodeksie Handlowym, art. 546 i następne.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



**Odpowiedzialność. Reklamacje.** Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki w czasie od przyjęcia przesyłki aż do wydania jej odbiorcy, chyba że szkodzie nie można było zapobiec mimo zachowania należytej staranności.

Reklamacje z tytułu źle obliczonych należności za przewóz przesyłek należy kierować do przedsiębiorstwa transportowego.

B. Umowa o wynajem pojazdu.

**Zawarcie umowy.** Wynajmem pojazdu jest dostarczenie najemcy, na jego ryzyko, pojazdu z kierowcą i paliwem.

Na każdy wynajęty pojazd, pojazd z przyczepami lub wynajętą samą przyczepą, winno być sporządzone osobne zamówienie według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych". Przy wynajmie połączonym z czynnościami spedycyjnymi może być stosowany inny dokument odnoszący się zarówno do najmu pojazdu jak i do czynności spedycyjnych pod warunkiem, że zawiera on wszystkie dane wymagane dla dokumentu wynajmu.

Umowę o wynajem pojazdu uważa się za zawartą z chwilą wydania najemcy wtórnika dokumentu wynajmu.

Przedsiębiorstwo transportowe może zawrzeć z najemcą umowę okresową o wynajem pojazdów w oznaczonym w umowie czasokresie /rezerwowanie taboru/. Umowa okresowa nie zwalnia od obowiązku wystawiania na każdy pojazd osobnego zamówienia i od potwierdzenia na nim przez najemcę wykonanych usług. Pojazdu wynajętego nie wolno wykorzystywać do przewozów zarobkowych.

**Dozorca ładunkowy.** Przy wynajmie pojazdu przedsiębiorstwo transportowe nie ponosi odpowiedzialności za całość ładunku, jego przyjmowanie i wydawanie. Ładunkom winien towarzyszyć najemca lub wyznaczony przez niego i wskazany w zamówieniu dozorca ładunkowy. Brak dozorcy ładunkowego nie może powodować odpowiedzialności przedsiębiorstwa transportowego za ładunki.

Jeżeli najemca nie zastrzegł w dokumencie wynajmu inaczej, dozorca ładunkowy uprawniony jest do wydawania w czasie jazdy dodatkowych dyspozycji przewidzianych taryfą, np.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



przedłużenia czasu jazdy, odbycie dłuższego kursu, itp. Nadto dozorca potwierdza w dokumencie wykonanie usług transportowych.

Przydatność drogi transportu. Pojazdy wynajmuje się dla transportu tylko na drogach o twardej nawierzchni, a na drogach polnych i gruntowych, o ile dostępne są dla pojazdów mechanicznych danego rodzaju. Najemca ponosi ryzyko za nieścisłe oświadczenia o dostępności dróg polnych i gruntowych.

Opłaty za wynajem. Opłaty za wynajem pobierane są za ładowność pojazdu oraz bądź za ilość kilometrów przebiegu, bądź za czas wynajmu.

Opłaty za wynajem i dające się ustalić z góry opłaty dodatkowe najemca obowiązany jest uiścić przed wyruszeniem pojazdu w drogę.

Odpowiedzialność z tytułu wynajmu pojazdów. Przedsiębiorstwo transportowe nie odpowiada za całość, przyjmowanie, wydawanie i bezpieczeństwo towarów stanowiących ładunek wynajmowanych pojazdów chociażby najemca lub dozorca ładunkowy nie towarzyszył ładunkowi w drodze.

Wyjątek stanowią przypadki uszkodzenia ładunku wywołane winą przedsiębiorstwa transportowego.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

## Rozdział III. T A R Y F Y

### Dział 1. Wiadomości ogólne.

#### 1. Podstawa prawna taryf.

Podstawę prawną taryf kolejowych stanowi R.P.O. i R.P.T. , a w komunikacji międzynarodowej T.M.O. i T.M.T. Według § 5 R.P.O. i §9 R.P.T. dla każdej kolei muszą być wydane taryfy, które powinny zawierać wszelkie warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych.

Zawarte w taryfach postanowienia przewozowe, warunki szczegółowe umowy o przewóz oraz dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych nie stanowią prawa wiążącego bezwzględnie obie strony, lecz należą do warunków umownych, które mogą być przez kolej jednostronnie w ramach obowiązujących przepisów prawnych ustalane i zmieniane. Porównać je można z jednostronnymi coprawda lecz zatwierdzonymi przez powołane czynniki "Warunkami sprzedaży usług przewozowych". Przez zawarcie umowy o przewóz stają się ono dla danego przewozu prawem umownym, stwarzając między koleją a jej usługobiorcami prawa i obowiązki, których można dochodzić na drodze prawnej.

Ustalenie taryf na kolejach państwowych należy do zakresu działania Ministra Kolei /ustawa z 12.VI.1924 r. Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr. 57, poz. 520/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Umowy handlowe zawierane między dwoma lub większą ilością państw zawierają niejednokrotnie także porozumienie co do taryf kolejowych, jakie stosowane mają być w przewozach między danymi państwami.

Wprowadzenie w życie wszelkie zmiany taryfy lub odwołanie taryf ogłasza się z przeznaczonym na ten cel urzędowym czasopiśmie publicznym z podaniem daty, od której dane zarządzenie ma obowiązywać. Dziennikiem takim jest wydawany przez Ministerstwo Kolei "Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych".

Jeżeli chodzi o taryfy lub ich zmiany drukowane w formie osobnych wydawnictw, to we wskazanym czasopiśmie urzędowym zamiast pełnego brzmienia taryfy lub jej zmian, zamieszcza się tylko ogłoszenie o wprowadzeniu w życie taryfy lub jej zmian, gdzie i za jaką cenę egzemplarze wydawnictwa można nabyć oraz od kiedy taryfa lub jej zmiany mają obowiązywać. Ta skrócona forma ogłoszenia ma tę samą moc prawną jakgdyby taryfę lub jej zmiany ogłoszono w dzienniku urzędowym w pełnym tekście. Taryfy oraz ich zmiany nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

Zmiany taryf wprowadzające podwyżki opłat lub utrudnienia warunków przewozu wchodzą w życie po upływie 14 dni po ich ogłoszeniu. Za zgodą władzy zwierzchniej termin ten jednak może być skrócony, a nawet zbiegać się z dniem ogłoszenia. W tym przypadku w ogłoszeniu należy powołać się na zezwolenie władzy zwierzchniej.

Każda stacja ma obowiązek taryfy, które jej dotyczą, udzielać osobom interesowanym na żądanie do przejrzenia.

Przepisy taryf obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z przepisami regulaminu przewozów, w przeciwnym razie uważa się je za nieważne.

Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich. Każda odrębna umowa, mocą której jednemu lub większej liczbie podróżnych lub nadawców przyznanoby zniżkę opłat określonych w taryfie, jest zakazana i nieważna. Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe należycie ogłoszone i w równej mierze dostępne dla wszystkich pod tymi samymi warunka-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



mi, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei, administracji publicznej albo na cele dobroczynne.

Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach, mogą być pobierane na rzecz kolei tylko kwoty, stanowiące zwrot poczynionych przez kolej wydatków.

Kolej obowiązana jest wpisać do listu przewozowego przewoźne i opłaty dodatkowe, obliczone według przepisu regulaminów i według obowiązujących taryf, jeżeli na to opłaty nie wydaje się osobnych pokwitowań.

## 2. Jednostkowe koszty własne.

Badanie wyników związanych z obsługą potrzeb przewozowych należy do zadań ekonomiki transportu. Celem rzeczonej ekonomiki jest ustalenie, zarówno z punktu widzenia przedsiębiorstw transportowych, jakoteż gospodarki narodowej, w jakich warunkach potrzeby przewozowe mogą być zaspokojone w sposób najlepszy, zapewniający najbardziej korzystny stosunek między wydatkami przedsiębiorstwa transportowego, jakości przewozów a wpływami z działalności przewozowej.

Wpływy przedsiębiorstwa transportowego zależą z jednej strony od rozmiaru przewozów i wielkości przebiegów, z drugiej zaś strony od taryf, będących w swojej istocie planowymi cenami na produkowane usługi przewozowe. Przedsiębiorstwo transportowe tylko w ograniczonym zakresie wpływać może na kształtowanie się swoich wpływów. W warunkach gospodarki planowej rozmiar przewozów i wielkość przebiegów ustalone są bowiem w państwowych planach przewozowych w zależności od potrzeb przewozowych gospodarki narodowej; co się zaś tyczy wysokości taryf, to w tym kierunku przedsiębiorstwo transportowe może stawiać tylko wnioski, lecz ostateczna decyzja zależy od powołanych czynników państwowych. Polityka taryfowa przedsiębiorstw transportowych winna być w każdym razie prowadzona w taki sposób, by wpływy przedsiębiorstwa wystarczały nie tylko na pokrycie bieżących wydatków eksploatacyjnych łącznie z niezbędnymi naprawami taboru i urządzeń /na kolei także drogi/, na pokrycie przypadających podatków oraz odpisów amortyzacyjnych, lecz by przedsiębior-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



stwo było w miarę możności także rentowne. Rozchodzi się zatem o wygospodarowanie pewnego zysku przeznaczonego na powiększenie środków obrotowych i trwałych składników majątkowych przedsiębiorstwa oraz na jego modernizację, jednym słowem na cele tzw. akumulacji. Zagadnienie polityki taryfowej omawiane jest poza tym szerzej w osobnym ustępie niniejszego skryptu.

Przedsiębiorstwa transportowe mają natomiast znaczną swobodę w prowadzeniu zdrowej, oszczędnej gospodarki po stronie wydatków. Ta właśnie strona gospodarki przedsiębiorstw transportowych znajduje swój najpełniejszy wyraz w kształtowaniu tzw. jednostkowych kosztów własnych, zestawianych według osiągniętych wyników ruchowych i wyników przewozowych.

Koszty przewozu pojęte jako ogół wydatków wyrażonych pieniężnie, a związanych ze zmianą miejsca osób i przedmiotów, powstają zarówno po stronie interesanta, jakoteż po stronie środków transportowych.

Do wydatków po stronie interesanta /użytkownika środków transportowych/ zaliczyć należy koszty związane z przygotowaniem do wysyłki, opakowaniem, dowozem /dojazdem/, załadowaniem, wyładowaniem, zwózką itd.

Wydatki po stronie środków transportowych, czyli ich koszty własne, różnią się wydatnie niektórymi specyficznymi właściwościami od kosztów własnych w przedsiębiorstwach przemysłowych.

Różnice te polegają głównie na tym, że:

1/ przedsiębiorstwa transportowe produkują usługi przewozowe, a tym samym nie ponoszą wydatków na zakup surowców, wchodzących w skład dóbr materialnych produkowanych przez przemysł,

2/ w odróżnieniu od zakładów przemysłowych, produkujących w sposób zlokalizowany, przedsiębiorstwa transportowe rozwijają swoją działalność produkcyjną wzdłuż dróg, którymi odbywa się przewóz. Z okolicznością powyższą wiąże się odmienne kształtowanie się w transporcie kosztów własnych, niespotykane w przemyśle, a mianowicie jednostkowe koszty własne przedsiębiorstw transportowych maleją wydatnie wraz ze wzrostem odległości przewozu,

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



3/ jednostkowe koszty własne przedsiębiorstw transportowych maleją również w dużym stopniu wraz ze wzrostem rozmiaru wykonanej pracy przewozowej; zjawisko podobne występuje wprawdzie także w przemyśle, ale w stopniu znacznie słabszym.

Jednostkowe koszty własne środków transportowych są to koszty związane z wyprodukowaniem jednostki przewozowej lub jednostki ruchowej.

Do jednostek przewozowych należą: 1. pasażero-kilometr, jako praca przewozowa związana z przewozem 1 pasażera na odległość 1 kilometra oraz 1 tono-kilometr, jako praca przewozowa związana z przewiezieniem 1 tony przesyłek na odległość 1 kilometra.

Do jednostek ruchowych należą np. w transporcie kolejowym 1 osio-km, 1 wagono-km, 1 pociągo-km i 1 parowozo-km; w transporcie samochodowym 1 wozo-km. itd.

Dla porównawczej oceny z punktu widzenia gospodarczego wchodzą w rachubę tylko jednostkowe koszty własne odnoszące się do wyprodukowania jednostki przewozowej. Jednostkowe koszty własne odnoszące się do wyników ruchowych są bowiem sprawą wewnętrzną przedsiębiorstw transportowych.

Koleje, prócz wydatków związanych bezpośrednio z przewozem osób i przesyłek, pokrywają również wydatki na utrzymanie drogi żelaznej i jej urządzeń. Podobnie lotnictwo cywilne ponosi zazwyczaj wydatki na utrzymanie portów lotniczych i odpowiednich urządzeń. Drogi kołowe natomiast i wodne śródlądowe użytku publicznego utrzymywane są i budowane z funduszów publicznych. Skutkiem tego taki środek transportowy jak kolej jest w gorszej sytuacji co do ponoszenia wydatków, a w dalszej konsekwencji w kształtowaniu jednostkowych kosztów własnych w porównaniu np. z transportem samochodowym.

Jednostkowe koszty własne uwzględniające także wydatki ponoszone na utrzymanie drogi i jej urządzeń, nazywa się całkowitymi w przeciwieństwie do jednostkowych kosztów własnych niecałkowitych /częściowych/, nie uwzględniających wydatków na utrzymanie drogi. Rzecz jasna, że przy porównywaniu środków transportowych uwzględniać należy albo jednostkowe koszty własne całkowite, albo niecałkowite, w przeciwnym bowiem razie otrzyma się obraz zupełnie zniekształcony.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Pełniejszy obraz rzeczy dają zawsze jednostkowe koszty własne całkowite, jako uwzględniające ogół tych wydatków, które społeczeństwo musi ponosić na dany rodzaj transportu.

Ogół wydatków powstających w przedsiębiorstwach transportowych, podzielić można na następujące grupy:

I. Amortyzacja:
   - na kapitalne remonty
   - na odtworzenie środków trwałych

II. Odpisy:
   - jednorazowe odpisy
   - szczególne odpisy,

III. Wydatki na świadczenia trzecich osób:
   - roboty wykonane przez inne przedsiębiorstwa,
   - [illegible] innych środków transportowych,
   - składki związkowe,
   - ubezpieczenia,
   - wydatki na pocztę, telegraf, telefon,

IV. Świadczenia na rzecz państwa i władz nadzorczych:
   - koszty sądowe,
   - świadczenia na rzecz władz nadzorczych

V. Wydatki na zatrudniony personel:
   - płace,
   - koszty podróży, premie i inne dodatki
   - wydatki socjalne

VI. Wydatki materiałowe:
   - [illegible],
   - [illegible],
   - paliwo i smary,
   - [illegible],
   - gaz i elektryczność,
   - inne wydatki materiałowe.

Powyższy schemat wydatków przedsiębiorstw transportowych pozwala na ugrupowanie tych wydatków z dwóch ważnych punktów widzenia, a mianowicie:

I. Z punktu widzenia zależności poszczególnych grup wydatków od wielkości przewozów [illegible]

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



a/ koszty stałe, które rozłożyć należy na ilość podróżnych i ilość ton przesyłek, niezależnie od odległości na jakiej ma się odbyć przewóz; należą tutaj koszty odprawy i przyjęcia osób i przesyłek, koszty formowania pociągów, koszty utrzymania budynków, urządzeń, parowozowni, stacji obsług itp. koszty administracji, podatki itd.

b/ koszty zmienne zależne od odległości przewozu /zwane też liniowymi/, jak koszty opłacania drużyn parowozowych i konduktorskich, koszty utrzymania taboru, koszty paliwa, smarów, energii elektrycznej trakcyjnej, oświetlenia i ogrzewania wagonów itp.

Koszty własne przewozu 1 osoby lub 1 tony przesyłek składają się z kosztów stałych oraz z kosztów liniowych związanych z przemieszczeniem przestrzennym. Koszty liniowe są proporcjonalne do przebytej odległości.

Kształtowanie się kosztów własnych w zależności od udziału w nich wyżej wskazanych dwóch składników a i b wyraża wzór następujący:

$$K = a + bl, \text{ - gdzie}$$

K - koszty własne związane z przewozem na odległości 1 km,
a - koszty stałe,
b - wysokość kosztów liniowych na jednostkę odległości
l - odległość w kilometrach

Po podzieleniu obu stron powyższego równania przez l, otrzymujemy:

$$\frac{K}{l} = \frac{a + bl}{l}$$

$$k = \frac{a}{l} + b$$

gdzie k - jednostkowy koszt własny /np. 1 pasażero-km lub 1 tono-km/.

Z ostatniego wzoru wynika, że jednostkowy koszt własny /wartość k/ maleje wraz ze wzrostem odległości przewozu, gdyż koszty stałe /a/ rozkładają się na coraz to większą ilość km.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



II. Z punktu widzenia zależności rozchodów od rozmiaru przewozów:

a/ koszty niezależne od rozmiaru przewozów, jak odpisy, 1/3 wydatków na utrzymanie taboru, 1/3 wydatków na utrzymanie drogi, budynków i urządzeń, wydatki na stały personel, administrację itp.

b/ koszty zależne od rozmiaru przewozów, jak wydatki na paliwo, smary, drużyny parowozowe i pociągowe, 2/3 wydatków na utrzymanie taboru,

2/3 wydatków na utrzymanie drogi, budynków i urządzeń, itp.

Rzeczoną zależność rozchodów od rozmiaru przewozów wyraża następujący wzór:

$$K = A + BL$$

gdzie K - ogólna suma rozchodów

A - koszty niezależne od rozmiaru przewozów przy normalnym stanie zatrudnienia

B - wysokość kosztów zależnych od rozmiaru przewozów, a przypadających na jednostkę produkcji przewozowej

L - produkcja przewozowa przy normalnym stanie zatrudnienia.

Po podzieleniu obu stron powyższego równania przez L otrzymamy:

$$\frac{K}{L} = \frac{A}{L} + B \text{, stąd}$$

$$k = \frac{A}{L} + B$$

gdzie k - jednostkowy koszt własny /1 pasażero-km lub 1 tono-km/.

Przykład: K = 2,4 mlrda zł w danym roku dla przewozów towarowych na normalno-torowych liniach P.K.P.

A = 0,9 mlrda zł

B = 0,042 zł

L = 36 mlrdów tono-km

$$k = \frac{0{,}9 \text{ mlrda}}{36 \text{ mlrdów}} + 0{,}042 = 0{,}025 + 0{,}042 = 0.067 \text{ zł.}$$

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Gdyby w następnym roku ani A, ani B nie uległy zmianie, natomiast L, tzn. produkcja przy niezmienionym stanie zatrudnienia, podniosła się do 42 mlrdów tono-km., wówczas:

$$K = \frac{0{,}9 \text{ mlrda}}{42} + 0{,}042 = 0{,}021 + 0{,}042 = 0{,}063 \text{ zł}$$

czyli koszt własny 1 tono-km obniżyłby się przy zwiększonej produkcji z 6,7 grosza do 6,3 grosza, tj. o 6 % przy wzroście rozmiaru pracy przewozowej o 16,6 %.

W różnych środkach transportowych odmiennie kształtuje się procentowy stosunek kosztów niezależnych od rozmiaru przewozów do ogólnej sumy kosztów własnych. W związku z tym stwierdzić należy, że im większy jest rzeczony udział kosztów nie zależnych -

1/ tym wrażliwszy jest dany środek transportowy na ewentualne zmniejszenie się przewozów; dochód z mniejszej ilości przewozów pokryć bowiem musi niezmniejszone koszty niezależne, przez co jednostkowe koszty własne szybko rosną; najbardziej wrażliwą pod tym względem jest kolej, a zwłaszcza kolej podziemna, najmniej zaś transport samochodowy;

2/ tym mniejsza jest możliwość zmiany przez dany środek transportowy terenu działania; w najdogodniejszej pod tym względem pozycji znajduje się transport samochodowy, który najłatwiej może zmienić teren swojej działalności w razie niekorzystnego kształtowania się możliwości transportowych.

Jednostkowe koszty własne wypośrodkowuje się zarówno dla przewozów wykonanych już w danym okresie czasu /kalkulacja wynikowa/, jakoteż dla przewozów planowanych /kalkulacja wstępna/.

Kształtowanie się wysokości jednostkowych kosztów własnych posiada dla przedsiębiorstw transportowych decydujące znaczenie. Wszelkie wysiłki podejmowane przez przedsiębiorstwo transportowe dla wyzwolenia wewnętrznych rezerw przez podwyższenia wydajności pracy, oszczędniejsze zużycie materiałów i paliwa, przyspieszenie obiegu środków obrotowych, wyrugowanie nieracjonalnych przewozów, racjonalniejsze zorganizowanie produkcyjnej działalności itd. - znajdują swoje

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



ostateczne odbicie w obniżeniu jednostkowych kosztów własnych, które tym samym stają się jakby miernikiem totalnym dla oceny eksploatacyjnej działalności przedsiębiorstwa transportowego.

Jest przeto rzeczą nieodzowną dla przedsiębiorstw transportowych stałe analizowanie kosztów własnych, ujawnianie przyczyn ich niekorzystnego kształtowania się i posiadanie jasnego obrazu o wpływie podstawowych współczynników i wskaźników eksploatacyjnych na wysokość jednostkowych kosztów własnych.

Podobnie decydującą rolę odgrywa wysokość jednostkowych kosztów własnych dla koordynacji i współpracy różnych środków transportowych. Omówiona już zależność między wysokością kosztów własnych i odległością przewozu i rozmiarem przewozów pozwala bowiem na użycie najodpowiedniejszego środka transportowego do określonych przewozów.

Jednostkowe koszty własne stanowią w końcu podstawę dla ustalania taryf. Wysokość stawek taryfowych może niekiedy w odniesieniu do poszczególnych towarów lub grup towarowych być ustalana poniżej kosztów własnych, jeżeli tego wymagają względy polityki taryfowej, a zwłaszcza jeżeli chodzi o przewóz artykułów masowych o dużym znaczeniu gospodarczym dla gospodarstwa narodowego. W ogólnej sumie jednak wysokość stawek taryfowych, a szczególnie tzw. średni poziom taryfy, ustalać należy w zasadzie powyżej kosztów własnych, jeżeli przedsiębiorstwo transportowe nie ma pracować deficytowo, lecz rentownie.

W związku z obowiązującym obecnie w przedsiębiorstwach państwowych księgowaniem, opartym na Jednolitym Planie Kont, obliczanie jednostkowych kosztów własnych odbywa się w ten sposób, że eksploatacyjne rozchody, zaksięgowane według układu rodzajowego w klasie 4-ej J.P.K., przekształca się w sposób statystyczny w dwóch etapach:

a/ przy pomocy arkuszy rozliczeniowych rozlicza się nakłady rodzajowe na miejsca powstawania kosztów z osobnym ujęciem kosztów bezpośrednich;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



b/ przy pomocy arkuszy kalkulacyjnych rozlicza się koszty bezpośrednie i koszty według miejsc powstawania na rodzaje produkcji /przewozów/ i usług, po czym księguje się je na kontach klasy 7-ej J.P.K. w układzie tzw. kalkulacyjnym.

Rozliczenie na rodzaje przewozów obejmuje w szczególności w ruchu osobowym, przewóz podróżnych, bagażu i poczty, - w ruchu towarowym, przewóz przesyłek handlowych i gospodarczych, - w usługach spedycyjnych: czystą spedycję, robociznę spedycyjną, itp.

Wypośrodkowano w ten sposób koszty własne danego rodzaju przewozów wystarczy następnie zestawić z ogólną ilością wykonanych w danym okresie czasu jednostek przewozowych lub ruchowych /np. koszty własne przewozów pasażerskich z ilością wykonanych pasażero-km, wagono-osio-km lub pociągo-km ruchu osobowego/, by otrzymać odnośne koszty własne jednostkowe.

W praktyce tylko tzw. koszty bezpośrednie można bez dalszych przeliczeń odnieść zdecydowanie na dany rodzaj przewozów. Do takich kosztów bezpośrednich należą np. w kolejowych przewozach pasażerskich: koszty utrzymania odnośnych drużyn konduktorskich i parowozowych, koszty remontu, czyszczenia, rewidowania, ogrzewania, oświetlenia i smarowania wagonów osobowych, koszty utrzymania personelu i urządzeń stacji przeznaczonych do obsługi ruchu osobowego koszty utrzymania kasjerów biletowych, bagażowych itp.

Inne koszty, tzw. pośrednie, nie odnoszą się zdecydowanie do jednego tylko rodzaju przewozów, a tym samym muszą być poddane odpowiedniemu przeliczeniu i rozdzieleniu między te rodzaje przewozów i usług, których dotyczą. Do takich kosztów pośrednich należą przede wszystkim koszty utrzymania i naprawy nawierzchni, środków łączności i sygnalizacji, utrzymania, ogrzewania i oświetlenia niektórych budynków, podatki, koszty administracyjne itp. Podział kosztów pośrednich między odnośne rodzaje przewozów następuje albo według przyjętych mierników /np. w stosunku do ilości pociągo-km, brutto-tono-km, wagono-osio-km itd. przypadających na ruch osobowy i towarowy/ albo też według innego przyjętego sposobu /np. proporcjonalnie do sum kosztów bezpośrednich przypadających na ruch osobowy i towarowy/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Wszelkie kalkulacje jednostkowych kosztów własnych w transporcie oparte są przeto na takich lub innych umownych założeniach co do sposobu podziału kosztów pośrednich, co sprawia, że sposoby kalkulacji tych kosztów w różnych państwach są mniej lub więcej odmienne. Wyniki uzyskane różnymi metodami nie wykazują naogół większych różnic. Nomogram kosztów własnych jednostkowych określony według wzoru $y = \frac{A}{x}$ /gdzie y - jednostkowy koszt własny, A - suma eksploatacyjnych rozchodów, x- liczba wyprodukowanych jednostek/ posiada kształt hiperboli, wskazujący, że jednostkowy koszt własny przewozowy lub ruchowy jest stosunkowo bardzo wysoki na odległościach krótkich i maleje szybko wraz ze wzrostem odległości. Krzywe, wykreślone w ten sposób dla różnych środków transportowych, obrazują, jak kształtują się ich jednostkowe koszty własne na różnych odległościach i na jakich odległościach /odcinkach/ dane środki transportowe pracują najekonomiczniej.

## 3. Niektóre określenia taryfowe.

Kolej nie omawia z poszczególnymi użytkownikami w każdym osobnym przypadku szczegółowych warunków, na jakich przewóz ma się odbyć. Przeciwnie, kolej ustala te warunki i publikuje je, jako ogólnie obowiązujące, w tak zwanych taryfach, będących wykazem opłat za przewóz i opłat dodatkowych oraz uporządkowanym zestawieniem szczegółowych warunków, które stają się integralną częścią zawartej umowy o przewóz.

Opłaty za przewóz przesyłek wskazane są w taryfach według określonych jednostek /np. za 100 kg, za 1 tonę, za 1 $m^2$ powierzchni/, przy czym opłaty te odnoszą się albo wprost do pewnej oznaczonej relacji /np. za przewóz od stacji A do stacji B/ lub podane są w formie tablic /baremów/, obowiązujących dla wskazanych w tablicach odległości i klas taryfowych.

Taryfy, obowiązujące dla przewozu między stacjami tego samego zarządu kolejowego, określone są jako taryfy wewnętrzne. Taryfami bezpośrednimi nazywa się natomiast taryfy przezna-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



...czone dla przewozów między stacjami, należącymi do różnych zarządów kolejowych, o ile takie taryfy zawierają dane potrzebne do obliczenia opłat przewozowych za cały przebieg.

Taryfy tranzytowe stosuje się do odcinków własnych na przewóz osób i przesyłek między obcymi zarządami kolejowymi tranzytem przez nasz własny odcinek.

Według § 5 R.P.O. i § 9 R.P.T. kolej obowiązana jest ogłaszać wszelkie dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych. Do rzędu danych potrzebnych do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych należą niewątpliwie odległości taryfowe. Stąd wynika obowiązek kolei do ustalenia tych danych i opublikowania ich.

Odległości taryfowe ustala się zazwyczaj przez wymierzanie rzeczywistej odległości od i do środka budynków stacyjnych dwóch sąsiednich stacji. W pewnych jednak przypadkach odległości taryfowe przyjmowane są do obliczenia przewoźnego w stosunku niższym albo wyższym od rzeczywistych. Rozchodzi się przy tym o amortyzację niezwykle wysokich kosztów budowy lub utrzymania poszczególnych obiektów /kolei zębatych, długich i kosztownych tunnli/, o wyrównanie wyższych kosztów eksploatacji pewnego odcinka /podwójna trakcja wskutek wielkiego wzniesienia/, o podjęcie konkurencji z inną linią kolejową lub innym środkiem komunikacyjnym.

Do tej samej kategorii należy pobieranie opłat przewozowych za pewne minimum odległości taryfowej /np. za 5 km./.

Odległości taryfowe publikowane są w urzędowym wydawnictwie urzędowym kolei.

## 4. Systemy taryf towarowych.

Przejęcie przez kolej w połowie XIX wieku niemal całej masy przewozowej w transporcie śródlądowym postawiło na porządku dziennym cały szereg zagadnień związanych z transportem kolejowym, a między innymi pociągnęło za sobą ostre ścieranie się poglądów co do tego, na jakich podstawach należy oprzeć ustalanie wysokości opłat taryfowych za przewóz przesyłek kolejowych.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Ścierały się ze sobą w szczególności dwa sprzeczne poglądy, reprezentujące zupełnie odmienne punkty widzenia.

Według jednego z tych poglądów, punktem wyjścia dla ustalania wysokości opłat taryfowych powinna być wartość przewożonego towaru, oceniana według cen rynkowych.

Zwolennicy drugiego poglądu wychodzili z założenia, że wysokość opłat taryfowych za przewóz winna być ustalana na podstawie wartości usługi przewozowej, ocenianej według kosztu własnego przedsiębiorstwa transportowego, niezależnie zatem od wartości przewożonego towaru.

Jako dalsze kryteria dla ustalenia wysokości przewoźnego brano również pod uwagę:

1. szybkość przewozu i
2. bezpieczeństwo przewozu /kryte lub otwarte wagony/.

Te odmienne punkty widzenia doprowadziły do powstania i wprowadzenia w życie zupełnie różnych systemów taryfowych, a mianowicie:

a/ systemu opartego na cenie /wartości/ towaru, a właściwie na jego wartości płatniczej. Pod tym określeniem rozumiemy różnicę między ceną danego towaru w miejscu nadania, a ceną w miejscu odbioru przesyłki,

b/ systemu naturalnego, wychodzącego z założenia kosztów własnych kolei, a opierającego obliczenie przewoźnego tylko na wykorzystaniu przez nadawcę pojemności i ładowności wagonów.

W dalszym ciągu powstał z obu wskazanych systemów system trzeci, system mieszany.

Na początku ery kolei żelaznych panował powszechnie system oparty na cenie towarów, uzależniający wysokość stawek taryfowych od wartości płatniczej przewożonego towaru. Im droższy przewożony towar, tym wyższym przewoźnym może i powinien być obciążony. W przeciwnym razie ta sama stawka taryfowa, która wystarczała żaden obciąża stosunkowo nieznacznie, może wypaczać i zniekształcać przewóz towarów małowartościowych. Przy [illegible] kolei przeto towary stosownie do ich wartości [illegible] taryfowe pobiera się za wagę przesyłki, [illegible] przypisuje się szczególnego zna-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



czenia kwestii, czy wykorzystano w pełni pojemność lub ładowność wagonu. Stawka taryfowa za jednostkę wagową danego towaru i za określoną odległość pozostaje ta sama, bez względu na to, czy chodzi o przewóz 1/10 t., 1 t, czy 10 t. towaru. Kosztów własnych kolei nie uwzględnia się przy tym systemie. Dla obrony tego systemu można przytoczyć, że kolej według R.P.T. ponosi szczególną odpowiedzialność za całość przesyłki od chwili jej przyjęcia do przewozu do chwili wydania odbiorcy. Jest to przeto rzeczą słuszną, aby towar droższy, za który kolej ponosi odpowiedzialność większą, opłacał przewoźne wyższe niż towar tańszy.

Przeciwieństwem systemu wartościowego jest system oparty na wykorzystaniu przez nadawcę pojemności lub ładowności wagonu, zwany systemem naturalnym. W tym systemie nie zwraca się żadnej uwagi na wartość nadawanego do przewozu towaru. Opłaty przewozowe oblicza się stosownie do odległości przewozu oraz w zależności od wagi przesyłki i przestrzeni, jaką załadowana przesyłka zajmuje w wagonie. Stawka przewozowa jest inna dla przesyłek wagonowych i inna dla przesyłek drobnych. System ten wychodzi z założenia, że z punktu widzenia czysto przewozowego, kolej wykonuje taką samą usługę przewozową kiedy przewozi 100 kg. ziemniaków, jak wtedy, gdy przewozi 100 kg. drogiej aparatury optycznej lub jodyny. Dążyć należy przede wszystkim do najlepszego wykorzystania tary. Pod tym określeniem rozumiemy wagę własną lokomotywy i wagonów z ich urządzeniem, podczas gdy wagę ładunku /przesyłek/ nazywamy wagą netto. Im lepiej wykorzystana jest ładowność wagonów, tym mniejsze stają się jednostkowe koszty własne za przewóz jednostki wagowej netto. Jednostkowe koszty własne mają w tym systemie bezstrzygające znaczenie dla wypośrodkowania opłat przewozowych.

Żaden z dwóch wyżej przedstawionych systemów taryfowych nie uzyskał w czystej formie większego znaczenia. Na ogół starano się w drodze systemu mieszanego wykorzystać zalety każdego z przedstawionych systemów. Tego rodzaju system mieszany rozróżniał przesyłki zwyczajne, przesyłki pośpieszne i pośpieszno-przyspieszone. Z systemu naturalnego za-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



pożyczono rozróżnienie między przesyłkami drobnymi a przesyłkami wagonowymi, a wśród tych ostatnich wyróżnia się przesyłki 5 t, 10 t. i 15 tonowe. Z systemu wartościowego zapożyczono natomiast podział przesyłek na klasy taryfowe, do których zaliczone różne towary z uwagi na ich wartość.

Kolejowe taryfy towarowe, obowiązujące w Z.S.R.R. od roku 1930, a zwłaszcza ostatnia obowiązująca od 1.I. 1949 r., pozornie opierają się na systemie mieszanym. Jest to jednak system mieszany swoistego rodzaju, dostosowany do potrzeb gospodarki socjalistycznej.

Przeważają w tej taryfie elementy systemu naturalnego, jako konsekwencja wynikająca z oparcia wysokości opłat taryfowych o koszt własny przewozów. Nie rozchodzi się jednak o to, by w każdym poszczególnym przypadku opłaty osiągnięte przewozu pokrywały koszt własny danego przewozu, lecz o to, by dochody z ogółu przewozów pokrywały koszty własne, pojęte jako całość. Postanowienia taryfowe i tabela opłat skonstruowane są przy tym w ten sposób, by zapewnić maksymalne wykorzystanie przez nadawcę ładowności wzgl. pojemności podstawionych wagonów.

W taryfie Z.S.R.R. istnieje wprawdzie też podział towarów na klasy taryfowe, lecz podział ten nie jest oparty na wartości przewoźnego towaru, lecz na jego znaczeniu dla gospodarki narodowej. Stąd nawet towary drogie mogą być zaliczone do nisko taryfowanych lub odwrotnie, jeżeli tego wymagają względy polityki ekonomicznej, zmierzającej do systematycznego obniżania cen, do korzystniejszego rozmieszczenia przestrzennego zakładów produkcyjnych itd.

## 5. Budowa stawek taryfowych.

Odległość przewozu może być przy budowie stawek przewozowych rozmaicie uwzględniana. W zależności od tego rozróżniamy:

1/ taryfę proporcjonalną, polegającą na pobieraniu za jednostkę /wagi/ pewnej niezmieniającej się opłaty za każdy kilometr przebiegu. Jeżeli za jednostkę taryfową przyj-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



miemy 1000 kg, a opłatę jednostkową ustalimy na 10 gr. za 1 km., to koszt przewozu 1000 kg ładunku będzie wynosił:

za 10 km - 10 zł.
za 100 km - 10,0 zł
za 400 km - 40,0 "

Ten typ taryfy stosowany jest do przewozu przesyłek na odległościach krótkich lub towarów drogich, gdyż dla towarów tańszych lub dla przewozu na dalszych odległościach przewoźne obliczone w sposób powyższy, wzrasta bardzo szybko i daje opłaty zbyt wysokie.

2/ zbyt szybkiemu wzrostowi opłat przewozowych zapobiec ma budowa różniczkowa schematów taryfowych, polegająca na tym, że opłata jednostkowa za 1 km. przebiegu nie jest stałą, lecz zmienną, a mianowicie coraz to niższą w miarę zwiększenia się odległości.

W ustępie o jednostkowych kosztach własnych była już o tym mowa, że rozchody eksploatacyjne składają się z wydatków zależnych od odległości przewozu, a mianowicie w stosunku proporcjonalnym do przebytej odległości przewozu /jak wydatki na paliwo, smary, na drużyny parowozowe i konduktorskie itp./ oraz z wydatków niezależnych od odległości przewozu, jak wydatków na przyjęcie przesyłki do przewozu, zważenie przesyłki drobnej, podstawienie wagonu, czynności biurowe i kasowe, prace przetokowe itp. Te ostatnie wydatki nazywamy również kosztami stacyjnymi.

Istnieją dwa zasadnicze sposoby budowy różniczki tzw. pionowej. Oba przyjmują dla stawek danej rubryki pionowej pewną opłatę niezmienną, niezależną od odległości przewozu /koszty stacyjne/. Do tej opłaty niezmiennej dolicza się zmienną część stawki, zależną od odległości przewozu, przy czym doliczanie to odbywać się może dwoma następującymi metodami /a i b/:

a/ niechaj niezmienna część stawki taryfowej /koszty stacyjne/ wynosi 3,00 zł. za 1000 kg wagi przesyłki, a część zmienna 6 gr za każdy 1 km; natenczas stawka taryfowa wynosi:

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

za 10 km - 3, 00 zł. + 10 x 6 gr = 3,60 zł.
za 100 " - 3,00 " + 100 x 6 " = 9,00 "
za 1000" - 3,00 " +1000 x 6 " =63,00 "

co za 1 tono-km daje następującą opłatę:

| | | | |
|---|---|---|---|
| na odległości | 10 km | - | 0,36 zł |
| " " | 100 " | - | 0,09 " |
| " " | 1000 " | - | 0,06 " |

Część zmienna stawki kształtowana jest w powyższym przypadku proporcjonalnie do odległości przewozu, a zmniejszanie się opłat za 1 tono-km w miarę wzrostu odległości, spowodowane jest tylko rozkładaniem się niezmiennej części stawki na coraz to większą ilość kilometrów.

b/ niechaj niezmienna część stawki taryfowej /koszty stacyjne/ wynosi również 3,00 zł za 1000 kg wagi przesyłki, a część zmienna 6 gr. na odległościach do 100 km, 5 gr na odległościach od 101 - 500 km i 4 gr. na odległościach od 501 - 1200 km; wówczas stawka taryfowa wynosi:

za 10 km - 3,00 zł. + 10 x 6 gr. = 3,60 zł.
" 100 " - 3,00 " + 100 x 6 " = 9,00 "

I. za 200 km - 3,00 zł. + 200 x 5 gr. = 13,00 I alternatywa
II. " " " - 3,00 " + 100 x 6 " + 100 x 5 gr =14.00 zł II alternatywa

I. za 1000 km - 3,00 zł +1000 x 4gr = 43,00 zł I alternatywa
II. " 1000 " - 3,00 " +100 x 6 gr.+ 400 x 5gr+500x4gr=49,00zł II alternatywa

co za 1 tono-km daje następującą opłatę:

| | | | |
|---|---|---|---|
| na odległości | 10 km | - 0,36 zł. | |
| " " | 100 " | - 0,09 " | |
| " " | 200 " | - 0,065" | I alternatywa |
| " " | " " | - 0,07 " | II " |
| " " | 1000 " | - 0,021" | I — " — |
| " " | " " | - 0,025" | II — " — |

Część zmienna stawki nie jest w powyższym przykładzie/IIalt. obliczana proporcjonalnie do odległości przewozu, lecz zmniejsza się w miarę wzrostu odległość przewozu /6 - 5 i 4 gr./, wskutek czego stawki taryfowe równe kosztom własnym

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



lub wyższe nawet od kosztów własnych na odległościach niewielkich, mogą na większych odległościach kształtować się poniżej kosztów własnych. Tego rodzaju budowa stawek taryfowych, nieuzasadniona z punktu widzenia kosztów własnych, usprawiedliwiona jest niekiedy względami polityki ekonomicznej, kiedy rozchodzi się o wydatne potanienie przewozów na dalekich odległościach.

Stosowane są oba sposoby obliczania stawek, podane jako alternatywy I i II; racjonalną jest alternatywa II, gdyż nie prowadzi do kłopotliwego wyrównywania stawek w pobliżu odległości, na której zmienna część stawki obniża się, np.

alternatywa II/ stawka za 100 km - 3,00+100 x6 gr = 9,00 zł.
" " 101 " - 3,00+101 x5 gr = 8,05 "

W tym przypadku stawki za odległość od 101 km poczynając, utrzymane być muszą na poziomie równym stawce za 100 km /9,00 zł/ tak długo, aż nastąpi wyrównanie; stanie się to dopiero na odległości 120 km, a mianowicie:

120 km [illegible] gr = 9 zł.

3. Przy taryfie [illegible] opłata za przejazd lub za przewóz pozostaje bez [illegible] w obrębie tzw. strefy odległościowej. Zasada tych stref polega na tym, że opłaty oblicza się nie za każdy kilometr przejazdu, lecz za pełne strefy, np. 5 lub 10 km. W taryfie [illegible] P.K.P. na odległościach od 1 - 100km. strefa równa się 5 km, na odległościach ponad 100 km strefa równa się 10 km, przy czym opłatę pobiera się za każdą rozpoczętą strefę, jak za pełnych 5 lub 10 km.

4. Taryfa jednolita zawiera to samo opłaty przewozowe dla wszystkich odległości przewozu. Jej wysokość musi być ustalona przynajmniej na poziomie pokrywającym koszt własny średniej odległości przewozu. Taryfa taka pokrywa obciążenia wyższe przewozy na krótkich odległościach a korzystnie dla przewozów na [illegible] odległościach.

Taryfa [illegible] nadaje się w szczególności dla takich przypadków [illegible] stawki zależną od odległości przewozu odgrywają [illegible] rolę w porównaniu z bardzo

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



znacznymi kosztami odprawy /np. przewóz listów w komunikacji pocztowej/. W przewozach kolejowych taryfa jednolita znajduje zastosowanie bardzo rzadko.

## 6. Układy taryf.

Pod względem zwenętrznej formy taryfy mogą posiadać różny układ, jak: taryfy stacyjne, odległościowe /kilometryczne/ i odcinkowe.

Najprostszą formą cechują się taryfy stacyjne. Zawierają one w osobnej tablicy obliczone szczegółowo stawki przewozowe od i do wszystkich stacji, objętych daną taryfą.

W miarę rozwoju przewozów taryfy stawyjne stawały się zbyt obszerne, zmuszając do stosowania taryf odległościowych /kilometrycznych/, które składają się z dwóch części: 1/ z wykazu odległości taryfowych między wszystkimi stacjami objętymi taryfą i 2/ z tablic taryfowych, zawierających stawki taryfowe dla wszystkich wchodzących w rachubę odległości taryfowych.

Niewielkimi stosunkowo rozmiarami odznaczają się taryfy odcinkowe. W taryfach takich poszczególne obszary przewozowe, objęte taryfą, powiązane są ze sobą stacjami leżącymi wzdłuż linii oddzielającej rzeczone obszary przewozowe. Dla stacji taryfowych leżących w poszczególnych obszarach przewozowych, podane są w osobnych tablicach odległości lub nawet gotowe stawki do wspomnianych wyżej wspólnych punktów stycznych /stacji/. Przez dodanie do siebie odcinkowych odległości taryfowych lub odcinkowych stawek oblicza się cenę należną za całkowity przewóz.

Jeżeli w rachubę wchodzi kilka punktów /stacji/ stycznych, oblicza się całkowitą odległość lub całkowitą należność przewozową przez każdy z nadających się punktów stycznych, po czym do obliczenia należności za przewóz bierze się odległość najkrótszą lub stawki odcinkowe, dające łącznie opłatę najtańszą.

Tego rodzaju układ taryfowy spotyka się najczęściej w międzynarodowych taryfach bezpośrednich zarówno na przewóz osób, jak i towarów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



## 7. Polityka taryfowa.

Taryfy kolejowe mają zapewnić kolei dochody z eksploatacji wystarczające dla racjonalnego gospodarowania.

Jako racjonalną gospodarkę rozumieć należy nie tylko pokrycie kosztów własnych kolei łącznie z odpisami amortyzacyjnymi dla trwałego utrzymania kolei w stanie należytej sprawności technicznej, lecz wygospodarowanie także pewnej nadwyżki /zysku/, zapewniającej akumulację, a tym samym rozwój i postęp kolei. Zwiększenie dochodu może być osiągnięte w drodze umiejętnego podwyższenia opłat taryfowych lub zwiększenia ilości przewozów. Równolegle bowiem ze wzrostem ilości przewozów obniżają się koszty własnej, tym samym poziom opłat taryfowych, który przy danym rozmiarze przewozów pociągnął za sobą deficytowość eksploatacji, może przy zwiększonej ilości przewozów spowodować samowystarczalność lub nawet dostateczną rentowność.

W krajach o ustroju gospodarczym nieczysto kapitalistycznym ewentualne powiększenie dochodu eksploatacji kolei jest sprawą trudną, często niemożliwą do przeprowadzenia. Rozmiar przewozów kształtuje się tam w zależności od koniunktury gospodarczej, na co przedsiębiorstwo kolejowe, a nieraz nawet państwo nie ma wpływu. Podwyższanie opłat taryfowych może natomiast wywołać skutek wręcz przeciwny, gdyż przewozy mogą wtedy przejść na tańszą linię konkurencyjną lub na inny środek transportowy.

W państwach o ustroju socjalistycznym sytuacja przedstawia się odmiennie. Wielkość masy przewozowej /inaczej potrzebne usługi przewozowe/ na następny okres planowania ustalana jest w państwowych planach przewozowych, a wykonanie przypadających przewozów przez poszczególne środki transportowe również podlega planowaniu. Narodowe plany gospodarcze zapewniają stały rozwój gospodarki narodowej, a tym samym także stały wzrost przewozów. W tych warunkach ustalenie wysokości taryf na odpowiednim poziomie, zapewniających pokrycie własnych kosztów i osiągnięcie rentowności nie przedstawia trudności. Co więcej, przy niezmienionym poziomie taryf, lecz przy stałym wzroście ilości przewozów, stopień rentowności stale się podnosi.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Odpowiednio skonstruowanymi taryfami można osiągnąć także inne, z góry nakreślone cele i skutki. Tego rodzaju operowanie aparatem taryfowym dla osiągnięcia wytkniętych celów należy do zadań polityki taryfowej. Wyrazem tej polityki są:

a/ taryfy wspierające.

Podstawowe surowce i materiały, mające dla ważnych dziedzin gospodarki narodowej zasadniczo znaczenie, przewożono są z reguły poniżej kosztów własnych kolei. Dzieje się to przez zaliczenie takich towarów do najniższych klas taryfowych lub przez utworzenie dla nich taryf specjalnych i wyjątkowych. Dla zrównoważenia strony dochodowej kolei i utrzymania jej na poziomie pokrywającym przynajmniej koszty własne, opłaty taryfowe za przewóz pozostałych towarów muszą być odpowiednio wyższe. Potanienie kosztów przewozu podstawowych surowców i materiałów pozwala utrzymać na niskim poziomie ceny gotowych wyrobów, co z kolei stwarza korzystne warunki dla rozwoju produkcji, przyczynia się do potanienia kosztów utrzymania dla ludności itd.

b/ taryfy konkurencyjne.

Walka konkurencyjna może być podjęta przeciw:

1. obcym kolejom i
2. obcym portom morskim, przez odpowiednie taryfy wwozowe i tranzytowe; taryfy konkurencyjne są zazwyczaj także taryfami wspierającymi.

c/ taryfy dla lepszego gospodarczego wyzyskania taboru kolejowego, np.

1. taryfy sezonowe, zakładające ulgi taryfowe na oznaczone okresy roku, by w ten sposób doprowadzić do bardziej równomiernego rozkładu przewozów i osłabić jesienny szczyt przewozowy.
2. taryfy kierunkowe, traktujące korzystniej przewozy w danym kierunku aniżeli przewozy w kierunku przeciwnym, by zachęcić usługobiorców kolei do wykorzystania wagonów, biegnących w danym kierunku przeważnie w stanie próżnym.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Już poprzednio była mowa o nowej taryfie towarowej, wprowadzonej w Z.S.R.R. z dniem 1 stycznia 1949 r. Z artykułów, jakie ukazały się w pismach radzieckich na temat nowej taryfy wynika, że zadaniem jej jest z jednej strony zapewnić kolejom potrzebną równowagę finansową, z drugiej zaś strony posłużyć do osiągnięcia określonych celów, wyznaczonych przez politykę ekonomiczną radzieckiej gospodarki.

W szczególności nowa taryfa służyć ma jako jedno z narzędzi:

1. Właściwego podziału dochodu społecznego /np. przez wprowadzenie okresowych biletów dla przejazdu do miejsca pracy, wydawanych po cenach szczególnie niskich/;
2. odpowiedniej lokalizacji przemysłu; w pobliżu 1000 km. różniczkowa budowa niektórych stawek taryfowych ulega zahamowaniu, przez co opłaty za przewóz na odległościach ponad 1000 km stają się niewspółmiernie wysokie; wpłynąć to powinno pobudzająco na lokalizację przemysłu w kierunku dekoncentracji.
3. zmiany poziomu cen towarów w kierunku wskazanym przez radziecką gospodarkę.

## Dział 2. Obowiązujące taryfy na P.K.P.

### 1. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa P.K.P. dla linii normalnotorowych, Cz.II /TO II/.

zawierająca postanowienia taryfowe o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, postanowienia szczególne o ulgach przejazdowych oraz opłaty.

Obliczanie opłat. Opłaty za przewóz oblicza się w zależności od:

1. odległości taryfowej, podanej w Wykazie Odległości Taryfowych /WOT/;
2. klasy wagonu i rodzaju pociągu, użytych do przewozu;
3. uprawnień podróżnych do korzystania z ulg przewozowych przewidzianych w załączniku I do niniejszej taryfy.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Opłaty przewozowe oblicza się za łączną odległość taryfową całej drogi, po której przewóz odbywa się faktycznie.

Dopłatę za użycie pociągu pośpiesznego oblicza się za łączną długość odcinków /choćby nie łączących się ze sobą/, na których podróżny użył pociągu pośpiesznego.

Obliczanie opłat przewozowych oddzielnie. W następujących przypadkach nie stosuje się obliczenia opłat przewozowych za łączną odległość i nie wydaje się bezpośrednich dowodów przewozowych:

1/ jeżeli podróż odbywa się po drodze stanowiącej zamknięty krąg od i do tej samej stacji /podróż okólna/,

2/ jeżeli droga obrana przez podróżnego jest dłuższa więcej niż o połowę od drogi najkrótszej /droga okrężna/,

3/ jeżeli obrana przez podróżnego droga prowadzi dwa razy przez ten sam odcinek,

4/jeżeli droga przewozu jest dłuższa niż 1200 km.

Jeżeli podróżny jedzie dalej przez pierwotną stację przeznaczenia, wówczas opłatę za dalszą drogę oblicza się odrębnie jak za oddzielny przejazd - niezależnie od powodu, dla którego podróżny nie nabył od razu biletu do ostatecznej stacji przeznaczenia.

Bilety kombinowane. Cenę biletów kombinowanych na przejazd częściowo pociągiem osobowym a częściowo pośpiesznym oblicza się, sumując cenę biletu na pociąg osobowy przypadającą za całą odległość przejazdu i cenę biletu dodatkowego za odległość, jaką podróżny ma przebyć pociągiem pośpiesznym.

Cenę biletów kombinowanych na przejazd częściowo klasą niższą a częściowo klasą wyższą oblicza się, sumując cenę biletu za klasę niższą, przypadającą za całą odległość przejazdu i różnicę cen właściwych biletów za odległość, jaką podróżny ma przebyć w klasie wyższej.

Bilety powrotne. Kolej wydaje w miarę potrzeby bilety powrotne/na przejazd tam i z powrotem/ w relacjach do 75 km. Cena biletu powrotnego wynosi podwójną cenę biletu za przejazd w jedną stronę. W razie użycia biletu powrotnego najpierw na przejazd z powrotem, bilet traci ważność w kierunku pierwotnym /tam/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



**Przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej.** Za przejście podróżnego do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej pobiera się dopłatę w wysokości różnicy cen właściwych biletów, obliczonej na podstawie tabeli opłat normalnych lub też opłat ulgowych, stosownie do postanowień ogólnych o ulgach przejazdowych. Przy obliczaniu powyższej dopłaty za dzieci stosuje się ulgę 50 %.

Na uiszczoną dopłatę kolej wydaje bilet dodatkowy, który jest ważnym tylko łącznie z biletem zasadniczym, do którego został wykupiony, zatem nie dalej, jak do stacji przeznaczenia wymienionej na bilecie zasadniczym.

**Miejsca numerowane.** Za zajęcie określonego miejsca numerowanego w pociągach, w skład których wchodzą wagony z miejscami numerowanymi, pobiera się opłatę dodatkową, jednakową bez względu na odległość przejazdu.

Ulg od opłat za miejsca numerowane nie stosuje się.

**Zapewnienie miejsc w pociągach.** Dla grup podróżnych, złożonych [illegible] z 10 osób, mogą być zapewnione miejsca w wagonach [illegible] pociągów pasażerskich w miarę możliwości taborowych.

Ubiegający się o zapewnienie miejsc powinien zwrócić się w pisemnym zgłoszeniu bezpośrednio do M.O.K.P. lub za pośrednictwem stacji wyjazdu. Zgłoszenie winno być wniesione najpóźniej na 2 dni przed zamierzonym wyjazdem i złożona przy tym kaucja, której wysokość określa taryfa. Wpłaconą kaucję używa się na częściowe pokrycie należności za przejazd.

**Wagony sypialne.** Każdy jadący w wagonie sypialnym powinien posiadać bilet [illegible] za przejazd w pociągu i klasie, w [illegible] wypadku wraz kupon na miejsce sypialne, [illegible] sypialne i warunki korzystania [illegible]

Ulg od opłat za miejsce sypialne w zasadzie nie stosuje się. Podróżny posiadający bilet na przejazd 1 osoby może zająć tylko 1 miejsce w wagonie sypialnym.

**Wagony restauracyjne.** Prawo wstępu do wagonu restauracyjnego lub do wagonu bufetu ma każdy podróżny, posiadający ważny bilet na przejazd w danym pociągu.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Wprowadzanie psów do wagonu restauracyjnego oraz wnoszenie większego bagażu ręcznego nie jest dozwolone.

Poza seriami pierwszych i drugich śniadań, obiadów i kolacji, na które są z góry wydane znaczki, podróżni mają prawo zajmować miejsca w wagonie restauracyjnym na czas potrzebny do spożycia posiłku.

Bilety peronowe. Opłata za bilet peronowy, uprawniający do jednorazowego wstępu do zamkniętych pomieszczeń stacji wynosi 0,60 zł. Kolej wprowadza w miarę potrzeby dla niektórych stacji bilety peronowe miesięczne, które są imienne. Od opłaty za bilet peronowy miesięczny /10,50 zł/ nie stosuje się żadnych ulg.

Pociągi motorowe. Do przewozu w pociągach motorowych zwykłych i w pociągach motorowych ekspresowych stosuje się następujące ważniejsze odchylenia:

1/ kolej nie ma obowiązku wyznaczać osobnych przedziałów dla niepalących, dla kobiet oraz dla podróżnych z psami,

2/ kolej nie jest obowiązana przeprowadzać podziału na klasy wagonowe,

3/ podróżny może zabrać ze sobą do pociągu motorowego bagaż o wymiarze poszczególnych sztuk 60 x 50 x 30 cm, wagi ogólnej 25 kg.,

4/ przewóz psów, małych zwierząt, bagażu oraz przesyłek ekspresowych nie jest dozwolony.

Za przejazd w pociągu motorowym zwykłym stosuje się opłaty klasy 2 i 3 pociągów osobowych według tabel opłat, normalnych lub ulgowych, stosownie do uprawnień podróżnego, bez dalszych dopłat za użycie pociągu motorowego.

Na przejazd w pociągu motorowym ekspresowym podróżny obowiązany jest posiadać łącznie: 1/ bilet na przejazd w klasie 2 pociągu pośpiesznego według tabeli opłat normalnych lub ulgowych, stosownie do uprawnień podróżnego, 2/ bilet dodatkowy na miejsce numerowane.

Przewóz psów i małych zwierząt. Za przewóz psa każdej wielkości, którego podróżny zabiera ze sobą do przedziału lub którego oddaje luzem do osobnego pomieszczenia wagonu bagażowego, kolej pobiera opłatę według tabeli opłat za przewóz psów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Za małe zwierzęta domowe /oprócz psów/ i ptaki, przewożone w wagonach osobowych na ręku lub w klatkach w granicach bagażu ręcznego nie pobiera się żadnych opłat.

B a g a ż . Do przewozu bagażu stosuje się "Tabelę opłat za przewóz bagażu". Przy obliczaniu opłaty za przewóz bagażu o wadze do 20 kg , wagę zaokrągla się wzwyż do pełnych 5, 10, 15 i 20 kg, a wagę bagażu ponad 20 kg zaokrągla się wzwyż do pełnych 10 kg.

Taryfa zawiera w dalszym ciągu postanowienia o przewozie rowerów, nart, saneczek, wózków dziecięcych, motocykli, czasopism, broszur i książek.

Omawiana wyżej taryfa Cz. II /TO II/ zawiera nadto dwa osobne załączniki, a mianowicie:

załącznik I - postanowienia szczególne o ulgach przejazdowych,

załącznik II- tabele opłat i wykaz opłat dodatkowych.

## 2. O ulgach przejazdowych.

Warunki stosowania opłat ulgowych. Stosowanie opłat ulgowych uzależnione jest od spełnienia warunków, określonych bliżej w postanowieniach szczegółowych dla każdej ulgi. Dwóch ulg nie stosuje się równocześnie do tego samego przewozu.

Przewozy osób pojedyńczych lub grup. Jeżeli ulga uzależniona jest od przewozu grupowego, uczestnicy muszą odbyć przejazd wspólnie, między tymi samymi stacjami, w tym samym pociągu, chociażby w różnych klasach. Jeżeli w grupie bierze udział mniej uczestników niż wymagane minimum, opłata uiszczona ma być za wymaganą minimalną ilość uczestników.

Obszar ważności ulgi. Jeżeli ulgę stosuje się w dowolnych relacjach, lecz okazany dowód na przejazd ulgowy uprawnia do ulgi między określonymi stacjami, wówczas ulga może być stosowana także od i do każdej stacji pośredniej, leżącej między stacjami określonymi w tym dowodzie, podróżny traci jednak prawo do ulgi na pozostałym odcinku niewykorzystanym.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Jeżeli ulga obowiązuje tylko między ściśle określonymi stacjami, wówczas nie może być stosowana od i do stacji pośrednich.

Jeżeli ulga uzależniona jest od warunku przejazdu na ustalonej minimalnej odległości taryfowej, przewóz ulgowy nastąpić może na odległości mniejszej za uiszczeniem opłaty ulgowej, przypadającej za ustaloną odległość minimalną.

Termin ważności ulgi. Ulgę stosuje się tylko w terminie ważności określonym w postanowieniach o danej uldze i w dowodzie na przejazd ulgowy. Bilet ulgowy może być wykupiony najpóźniej w ostatnim dniu ważności dowodu na przejazd ulgowy, przy czym przejazd winien być rozpoczęty w tym samym dniu.

Korzystanie z pociągów i klas. Ulgę stosuje się na przejazd w klasie dowolnej pociągów osobowych i pośpiesznych, jeżeli w postanowieniach szczególnych nie ustalono pod tym względem ograniczeń.

Dowody na przejazd ulgowy. Bilety. Dowód na przejazd ulgowy należy okazywać i wręczać na żądanie tak przy nabyciu biletu ulgowego, jak również na każdorazowe żądanie organów kolejowych, łącznie z biletem na przejazd. Bilet ulgowy bez okazania właściwego dowodu uprawniającego do ulgi jest nieważny.

Dowody na przejazd ulgowy /dowody osobiste, legitymacje, zaświadczenia, zgłoszenia, poświadczenia, świadectwa itp./, jeżeli są przeterminowane, ze śladami nieprawnej wymiany fotografii, nie należące do okaziciela, wystawione osobom nieuprawnionym do ulgi, wypełniono niewłaściwie lub z przekreśleniami, poprawkami, dopiskami niepoświadczonymi przez wystawcę, uważa się za nieważne.

Bilety ulgowe imienne, nie podpisane przez posiadacza przed rozpoczęciem podróży atramentem lub chemicznym ołówkiem, nie uprawniają do przejazdu.

Co do dzieci, personel rewizyjny może żądać okazania metryki urodzenia lub innych dokumentów, stwierdzających wiek dzieci, jeżeli oświadczenia osób jadących z dziećmi budzą pod tym względem wątpliwości.

Odprawa podróżnych. Kasa biletowa stempluje przy wydawaniu biletu ulgowego dowód na przejazd ulgowy i po wypełnieniu

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



rubryk dowodu, przeznaczonych do wypełnienia przez kasy, zwraca posiadaczowi. Dowodów stałych, uprawniających do ulg, nie stempluje się przy wydaniu biletów.

Na przejazd grupy podróżnych kolej wydaje przewodnikowi grupy bilet zbiorowy, a oprócz tego każda osoba, należąca do danej grupy, otrzymuje bilet kontrolny, który ważny jest tylko łącznie z biletem zbiorowym. Postanowienia szczególne mogą nadto przewidywać obowiązek posiadania przez przewodnika grupy imiennego wykazu uczestników, potwierdzonego przez urząd, instytucję, stowarzyszenie itp., organizujące przejazd grupowy.

Pobieranie opłat ulgowych w kasie biletowej lub w pociągu.

Opłaty ulgowe stosuje się zasadniczo tylko w razie nabycia biletu ulgowego w kasie biletowej przed rozpoczęciem podróży. Opłaty ulgowe w pociągu stosuje się tylko w następujących przypadkach :

1/ jeżeli kasa biletowa nie wydała podróżnemu bezpośredniego biletu ulgowego do stacji przeznaczenia i poświadczyła to na wydanym bilecie,

2/ jeżeli podróżny zaczyna podróż na przystanku, na którym nie wydaje się biletów ulgowych,

3/ jeżeli podróżny przyjeżdża z zagranicy i posiada dowód uprawniający do korzystania z ulgi przejazdowej od granicy państwa, a na stacji granicznej nie mógł nabyć biletu ulgowego,

4/ przy wystawianiu biletu ulgowego z ulgą 50 % dla dzieci w wieku do lat 10.

O braku biletu podróżny powinien bez wezwania uprzedzić konduktora przed rozpoczęciem lub przedłużeniem podróży.

Dopłaty za przejście do klasy wyższej lub do pociągu pośpiesznego o taryfie wyższej.

Jeżeli postanowienia szczególne i okazany dowód uprawniają do uzyskania ulgi na przejazd w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej, przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej uważa się za dozwolone:

1/ za dopłatą różnicy cen według przysługującej ulgi pod warunkiem uiszczenia dopłaty w kasie biletowej,

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2/ za dopłatą różnicy cen według taryfy normalnej, uiszczonej konduktorowi w pociągu pod warunkiem uprzedzenia go o zamiarze przejścia do klasy wyższej lub do pociągu droższego.

Jeżeli postanowienia szczególne uprawniają do uzyskania ulgi na przejazd w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej, lecz określony dowód na przejazd ulgowy nie uprawnia do korzystania z ulgi w klasie wyższej lub w pociągu o taryfie wyższej, przejście do klasy wyższej lub pociągu o taryfie wyższej uważa się za dozwolone za dopłatą różnicy cen właściwych biletów, obliczonej według tabeli opłat normalnych.

Dopłatę za przejazd dzieci do lat 10 w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej stosuje się według tabeli opłat ulgowych ze zniżką 50 %.

Jeżeli w myśl postanowień szczególnych o danej ulgowej przejazd w klasie wyższej lub pociągiem taryfie wyższej nie jest dozwolony, podróżny przy przejściu do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej traci prawo do ulgi.

Przerwy podróży. Jeżeli w postanowieniach szczególnych nie uchylono lub też nie ograniczono prawa do przerwy podróży na biletom ulgowym, przerwa podróży może nastąpić na zasadach ogólnych.

Wagony i pociągi na zamówienie. Kolej przydziela w miarę możności oddzielne wagony osobowe zwyczajne i specjalne na zamówienie na warunkach i za pobraniem opłat określonych w taryfie.

Kolej uruchamia również w miarę możności pociągi nadzwyczajne z własnej inicjatywy lub inicjatywy urzędów, instytucji i organizacji społecznych oraz biur podróży.

3. Taryfa towarowa P.K.P. dla linii normalnotorowych Cz. I. B.

Rzeczona taryfa zawiera postanowienia taryfowe, klasyfikację i skorowidz towarów, tabele opłat przewozowych oraz opłaty dodatkowe i obowiązuje od 1 stycznia 1950 r.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Rodzaje przesyłek. Za przesyłkę towarową w rozumieniu taryfy, uważa się każdy przedmiot nadany do przewozu za listem przewozowym lub innym dokumentem przewozowym przewidzianym w taryfie /wykaz przesyłkowy, zgłoszenie przewozu stacyjnego/.

W zależności od rodzaju przesyłki /terminu dostawy/ taryfa rozróżnia przesyłki zwyczajne, pośpieszne i pośpieszno-przyspieszone, w zależności zaś od ich wagi lub zajętej podłogi, przesyłki drobne i przesyłki wagonowe.

Za przesyłkę drobną /drobnicę/ uważa się przesyłkę, której waga rzeczywista wynosi mniej, niż 5.000 kg i która odpowiada warunkom § 12 R.P.T. oraz przesyłkę żywych zwierząt luzem, zajmującą mniej niż 10 $m^2$, odgrodzonych od pozostałej powierzchni wagonu.

Za przesyłkę wagonową uważa się przesyłkę, przekraczającą powyższe normy dla przesyłek drobnych, nadto zaś:

a/ której przewóz osobnym wagonem, wskazanym jest przez R.P.T.,

b/ jeżeli kolej podstawiła wagon na zamówienie nadawcy,

c/ przesyłkę zamkniętą na kłódki lub zamki nadawcy, o czym winien on zamieścić wzmiankę w liście przewozowym,

d/ którą nadawca załadował w sposób uniemożliwiający kolei doładowanie innej przesyłki,

e/ której towarzyszy dozorca zajmujący miejsce w tym samym wagonie,

f/ którą przewozi się na 2 lub więcej wagonach,

g/ która składa się z towarów przewożonych luzem, tylko jako przesyłki wagonowe.

Obliczanie przewoźnego. Przewoźne jest to opłata za przewóz przesyłki; za świadczenia uboczne, związane z przewozem, kolej pobiera opłaty dodatkowe.

Przy obliczaniu przewoźnego bierze się za podstawę:

1/ rodzaj przesyłki /zwycz., pośp., pośp. - przyśpiesz./,

2/ wagę przesyłki lub zajętą powierzchnią podłogi,

3/ odległość taryfową,

4/ zawartość przesyłki.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Wagę podaje się w liście przewozowym w kilogramach. Do obliczenia przewoźnego wagę rzeczywistą zaokrągla się przy drobnicy do pełnych 10 kg., a dla przesyłek wagonowych do 100 kg wzwyż. Dla drobnicy najmniejsza waga wymagana wynosi 10 kg lub 3 $m^2$.

Przy obliczaniu przewoźnego nie bierze się pod uwagę, czy waga wymagana lub powierzchnia została osiągnięta przez rzeczywiste załadowanie odpowiedniej ilości towaru, czy też przez rachunkowe podwyższenie do normy wymaganej.

Przewoźne oblicza się za kilometryczną odległość taryfową, podaną w wykazie odległości taryfowych cz. I, II, i III, zaokrągloną do pełnych stref, przewidzianych w tabelach opłat przewozowych, przy czym najmniejsza odległość taryfowa wynosi 5 km.

Dla taryfowego określenia zawartości przesyłki ma znaczenie nie tylko rodzaj nadanego towaru, lecz w poszczególnych przypadkach, także jego opakowanie, objętość, waga pojedyńczych sztuk, pochodzenie itp. cechy charakterystyczne.

Dla przesyłek drobnych wprowadzono 5 klas drobnicowych, oznaczonych liczbami /I - V, dla przesyłek wagonowych 26 klas, oznaczonych liczbami arabskimi 1 - 26. Dla przewozu żywego drobiu, ptactwa domowego i zwierząt żywych w przesyłkach drobnicowych i wagonowych ustalono 8 klas taryfowych Z1 - Z8. Klasy drobnicowe i wagonowe mają za podstawę do obliczenia przewoźnego wagę, klasy Z - powierzchnię podłogi wagonu.

Klasyfikacja towarów określa, do jakiej klasy należy każdy z towarów, zawartych w przesyłce. Nazwa towaru podana w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie przyjętej w klasyfikacji towarów. W razie nieścisłego określenia w liście przewozowym nazwy towaru, dopuszczającego stosowanie dwu lub więcej klas, stosuje się klasę z pomiędzy nich najwyższą. Jeśli przesyłkę określono niewystarczająco dla zaliczenia jej do pewnej klasy lub jeżeli nadano towar niewymieniony w klasyfikacji towarowej, wówczas stosuje się klasę towarową najwyższą.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Przewoźne za przesyłki zawierające jednolity towar, oblicza się następująco:

1/ stawki rubr. "a" klas drobnicowych stosuje się do obliczenia przewoźnego za wagę rzeczywistą, jeżeli obliczenie według rubr. "b" tej klasy za wagę wymaganą 500 kg nie da opłaty tańszej,

2/ stawki rubr. "b" klas drobn. stosuje się za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za wagę wymaganą 500 kg, jeżeli obliczenie według odpowiedniej dla danego towaru klasy wagonowej za wagę wymaganą:

a/ 5.000 kg w klasach 1 - 14
b/ 10.000 " " 15 - 18
c/ 15.000 " " 19 - 26

łącznie z opłatami dodatkowymi za ważenie, ładowanie i wyładowanie, obliczonymi za wagę rzeczywistą, nie da opłaty tańszej.

W sposób podobny oblicza się przewoźne za wagonowe przesyłki jednolitego towaru, mające ładowność, do klasy 1 - 14 zawierają opłaty za najmniej 5.000 kg., 10.000 kg. i 15.000 kg., klasy 15 - 18 za najmniej 10.000 kg. i 15.000 kg., klasy zaś 19 - 26 za najmniej 15.000 kg. lub za ładowność wagonu.

Za przesyłki zwyczajne różnych towarów, lecz taryfowanych według tej samej klasy, przewoźne oblicza się według tej klasy za łączną wagę przesyłki.

Za przesyłki zwyczajne towarów różnych klas, jeżeli są opakowane razem, lub jeżeli nie są opakowane razem, lecz nadawca nie podał w liście przewozowym oddzielnie wagi towarów każdej klasy, przewoźne oblicza się za łączną wagę przesyłki według najdroższego taryfowanego towaru, zawartego w przesyłce.

Poza ostatnio wskazanymi przypadkami, za przesyłki złożone z towarów taryfowanych według różnych klas, przewoźne oblicza się oddzielnie za łączną i w sumie zaokrągloną wagę towarów, należących do tej samej klasy - według właściwych klas i tej rubryki każdej z tych klas, która odpowiada łącznej wadze wszystkich towarów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Za przesyłki pośpieszne i pośpieszno-przyśpieszone przewoźne oblicza się według klas ustalonych dla przesyłek zwyczajnych z doliczeniem do odpowiednich stawek dopłaty dla przesyłek pośpiesznych lub dopłaty dla przesyłek pośpieszno-przyśpieszonych, jednakowej dla przesyłek drobnych i wagonowych.

Za przewóz przesyłki drogą okólną, wybraną przez kolej z urzędu z powodu przeszkody w przewozie, powstałej po zawarciu umowy o przewóz, pobiera się oprócz przewoźnego za drogę krótszą, jeszcze opłatę za różnicę długości obu dróg.

Przesyłki drobne ładuje i wyładowuje kolej, przesyłki wagonowe ładuje nadawca, wyładowuje odbiorca.

Taryfa wylicza szczegółowo dla różnego rodzaju przesyłek ładowanych przez nadawcę i wyładowanych przez odbiorcę terminy wolne od opłaty za przetrzymywanie wagonów.

Za przesyłki towarów, których zawartość nie zabezpiecza należności przewozowych lub które ze względu na swe właściwości mogą ulec w czasie przewozu zepsuciu, kolej pobiera opłaty przewozowe z góry przy nadaniu. Towary takie oznaczone są w klasyfikacji towarów znakiem "§ 24".

Taryfa ustanawia osobne minimum wagi do obliczenia przewoźnego za przewóz przesyłek w wagonach o ładowności powyżej 20.000 kg W razie jednak zastępczego podstawienia przez kolej wagonu o większej ładowności niż żądał nadawca, przewoźne oblicza się tak, jakby kolej podstawiła wagon o żądanej ładowności. Okoliczność tę powinien nadawca wskazać w liście przewozowym.

<u>Przewóz w wagonach krytych.</u> Za przewóz w wagonach krytych tych towarów, które kolej uprawniona jest przewozić w wagonach niekrytych, stawki odpowiednich klas taryfowych podwyższa się o 10 %. Podwyżki tej nie stosuje się, jeżeli kolej sama podstawiła wagon kryty zamiast zamówionego wagonu niekrytego, co nadawca winien stwierdzić w liście przewozowym.

Do okrycia towarów przewożonych w wagonach niekrytych kolej udziela nadawcy, w miarę możności, swoich opon za opłatą wskazaną w taryfie /za każde 10 km - 2,25zł/.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Specjalne postanowienia. Przy przewozie towarów w skrzyniach ładunkowych /kontenerach/ przewoźne oblicza się tylko od wagi netto przesyłki, najmniej za pewne minimum określone w taryfie zależnie od pojemności skrzyni ładunkowej.

Za przesyłki wagonowe zwyczajne, których załadowanie i wyładowanie odbywa się w obrębie tej samej stacji, kolej pobiera stacyjne określone w taryfie. Przewóz odbywa się na podstawie pisemnego zgłoszenia, ustalonego wzoru.

Przewoźne za przesyłki zwyczajne wagonowe masowych towarów lub grup towarów /węgiel, brykiety, miał, koks, wyroby hutnicze, cement, cukier, nawozy sztuczne/ może być obliczone ryczałtowo, jeżeli kolej zawrze z nadawcami tych przesyłek odpowiednie umowy. Przewoźnego i opłat dodatkowych nie zamieszcza się w listach przewozowych, lecz oblicza okresowo według obowiązujących taryf. Przewoźne ryczałtowo oblicza się przez pomnożenie sumy przewiezionych w pewnym okresie ton towarów przez stawkę taryfową, przypadającą za przeciętny przebieg. Przewóz odbywa się na podstawie listu przewozowego na przesyłkę z ryczałtowym obliczeniem należności przewozowych.

Taryfa wprowadza powszechnie możność deklarowania wartości dostawy, ustanawiając odpowiednie opłaty taryfowe, wynoszące za każde zaczęte 10 km odległości taryfowej i od każdych zaczętych 300/ zł deklarowanej kwoty, opłatę 5 gr, najmniej od przesyłki drobnej 5 zł, od przesyłki wagonowej 50 zł.

## 4. Krytyczne omówienie taryfy towarowej P.K.P. Cz.I.B.

Streszczona poprzednio taryfa towarowa P.K.P. opracowana została na następujących zasadach:

a/ pod względem kosztu własnego przewozów. Za podstawę do ustalenia średniego poziomu taryfy przyjęto planowany na rok 1950 koszt własny przewozu, a w szczególności planowany koszt własny 1 tono-km dla przesyłek drobnych i dla przesyłek wagonowych 5-tonowych, 10-tonowych i 15-tonowych. Średni koszt jednostkowy rozbito nadto na składnik niezależ-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



lezny od odległości przewozu w postaci jednakowej stawki za tonę oraz na składnik zależny od odległości przewozu w postaci jednakowej stawki za każdy tonokm.

Obliczone w ten sposób koszty własne przewozu towarów dały podstawę do ustalenia taryfy naturalnej, jednakowej dla wszystkich towarów bez względu na ich wartość i znaczenie gospodarcze.

b/ Odchylenia stawek taryfowych od kosztu własnego.

Uwzględniając znaczenie gospodarcze poszczególnych towarów oraz ich wartość wyrażoną w cenach zaprojektowano odchylenia maksymalne od kosztu własnego w górę i w dół dla 160 grup towarów, ujętych w statystyce przewozów, po czym obliczono efekt finansowy tych odchyleń. Odchylenia w dół dla ważnych gospodarczo towarów masowych ustalono na poziomie niższym o około 50 % od kosztu własnego. Dla towarów drogich należało przeto wprowadzić odpowiednie odchylenia w górę od kosztu własnego tak, by średnia ważona opłat taryfowych za wszystkie towary pokrywała się z kosztem własnym. Wtedy zgrupowano towary o zbliżonych cenach i zaliczono do 26 klas taryfowych. Stosunek stawki klasy 26 /najtańszej/ do klasy 1 /najdroższej/ ustalono na 16 : 1, a średnią odległość przewozu przyjęto na 252 km. Zauważyć należy, że stawki klas najwyższych od 21 do 26 nie pokrywają nawet ruchowych kosztów własnych kolei. Wagowy udział %-owy towarów, zaliczonych do tych najniższych klas, wynosi około 75 % całej masy przewozowej.

c/ Różnicowanie stawek według wielkości przesyłek.

Znany jest powszechnie fakt, że ładowność wagonów kolejowych wykorzystana bywa przy przewozie przesyłek drobnych tylko w 15 %. Także przy przewozie przesyłek wagonowych - ładowność wagonów kolejowych nie zawsze jest wykorzystana w 100 %. Zważywszy, że koszt własny przewozu wagonu, załadowanego tylko częściowo, jest niewiele mniejszy od wagonu załadowanego w pełni - stawki taryfowe muszą być odpowiednio wyższe dla przesyłek drobnych i niepełnowagonowych, aniżeli dla przesyłek z pełnym wykorzystaniem ładowności wagonu.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Dla towarów masowych przewożonych na podeżawie niskich klas taryfowych od 19 do 26, wprowadzono przeto taryfę jako podstawę obliczania opłat taryfowych - ładowność wagonu. W klasach tych /od 19 do 26/ wprowadzono nadto drugą rubrykę opłat /c/ wyższą od 10 % dla przesyłek niewykorzystujących w pełni ładowności wagonu; opłaty tej rubryki stosowane są za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za 15 ton.

Ta sama różnica /10%/ istnieje między stawkami 15-tonowymi /rubryka a/ i 10-tonowymi /rubr.b/ w klasach od 1 - 18; natomiast stawki 5-tonowe /rubr.e/ są wyższe od 15-tonowych o 40 % w klasach tańszych i o 20 % w klasach droższych.

Dla drugiej grupy towarów, zaliczonych do klas wagonowych od 15 do 18, przewidziano obliczenie przewoźnego za wagę rzeczywistą, najmniej za 10 ton rubryki b/, jeżeli obliczenie najmniej za 15 ton według tańszej rubryki c/ nie da opłaty niższej.

Dla towarów droższych, zaliczonych do klas od 1 do 14, utrzymano trzy poprzednio podstawowe rubryki wagonowe 5, 10 i 15 ton /rubryki wagonowe a, b i c /.

Dla towarów klasy 1 i 2 podwyżka za przesyłki drobne wynosi około 50 % od stawek rubryki c/. Dla towarów klas tańszych odnośna różnica jest znacznie większa.

d/ <u>Dopłata za przesyłki pośpieszne i pośpieszno-przyśpieszone.</u> Dopłaty za przewóz przesyłek pośpiesznych oraz dopłaty za przewóz przesyłek pośpieszno-przyśpieszonych są w nowej taryfie jednakowe dla towarów wszystkich klas bez względu na to, czy rozchodzi się o przesyłki drobne czy też wagonowe. Stawki tych dopłat doliczane są do stawek za przewóz przesyłek zwyczajnych. Dzięki takiej konstrukcji nastąpiło wydatne potanienie przewozu przesyłek pośpiesznych i pośpieszno-przyśpieszonych.

Dla towarów łatwo psujących się, jakimi głównie są środki żywnościowe, przewidziano w ogóle jednakowe dopłaty zarówno za przewóz w przesyłkach zwyczajnych, jakoteż w pośpiesznych.

e/ <u>Różniczka pionowa /odległościowa/.</u> W nowej taryfie ta część stawek jednostkowych, która zależna jest od odległości przewozu, obliczona została w wysokości wprost proporcjo-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



nalnej do odległości przewozu. W tej części stawek nie ma zatem rozróżnicowania, a spadek stawek jednostkowych wraz ze wzrostem odległości przewozu, spowodowany jest wyłącznie skutkiem, jaki powstaje wskutek rozkładania części niezależnej od odległości przewozu na coraz to większą ilość kilometrów.

f/ Dodatnie i ujemne strony nowej taryfy. Przez zbliżenie opłat taryfowych do kosztu własnego, a w szczególności przez zmniejszenie rozpiętości między opłatami najwyższymi i najniższymi do stosunku 16,1 : 1 zrobiono duży krok dla stworzenia warunków umożliwiających koordynację taryfy samochodowej z kolejową i żeglugową.

Do ujemnych stron taryfy zaliczyć należy, że w klasach wagonowych 19-26 przewidziano wprawdzie osobną rubrykę do obliczania przewoźnego według ładowności wagonu, lecz nie wprowadzono jednocześnie obowiązku obliczania opłat przewozowych za ładowność wagonu dla określonych kategorii lub określonych klas wagonowych. Stworzenie w ten sposób wyłączności do wykorzystania ładowności wagonu wydaje się w warunkach gospodarki planowej niedostatecznym. W [illegible] zmuszanie środkami taryfowymi takiego ewentualnego [illegible] poszło znacznie dalej, gdyż wprowadzono nie tylko [illegible] bryki taryfowe za ładowność użytego wagonu, ale [illegible] karne taryfowe za niewykorzystanie ładowności wagonu.

Nie podjęto narazie także kroków, by środkami taryfowymi wpływać na bardziej równomierne rozłożenie przewozów w ciągu roku. Być może, że odpowiednie planowanie przewozów i ścisłe wykonanie zatwierdzonych planów okaże się w tym kierunku wystarczającym.

W Z.S.R.R. istnieją również sankcje karne za niewykonanie planu przewozów. Sankcje takie zawarte są jednak w Regulaminie przewozów /Ustaw żelaznych dróg/ a nie w Statucie.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Dział 3: Obowiązujące taryfy w komunikacji samochodowej.

1. Taryfa osobowa i bagażowa dla Państwowej Komunikacji Samochodowej

/obowiązująca od 1 sierpnia 1949 r./

Dla przewozu osób i bagażu autobusami P.K.S. obowiązują:

a/ Regulamin przewozu osób i bagażu autobusami i dorożkami samochodowymi z 13 sierpnia 1952 r. /Dz.U.R.P. Nr. 104, poz. 868/;

b/ Taryfa osobowa i bagażowa P.K.S. zawierająca postanowienia taryfowe o przewozie osób i bagażu autobusami oraz załącznik do tej taryfy, zawierający tabele opłat normalnych ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1947 r., Nr. 26, poz. 181;

c/ odległości taryfowe podane w cennikach biletów dla każdej linii autobusowej.

Wprowadzenie w życie taryfy osobowej i bagażowej P.K.S. jak i jej późniejsze zmiany ogłasza się w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych.

Obliczanie opłat przewozowych. Opłaty za przewóz osób i bagażu pobiera się w złotych w zależności od stawki przewozowej za 1 km, obowiązującej na danej linii autobusowej i w zależności od odległości taryfowej przewozu.

Stosuje się następujące stawki przewozowe:

a/ 12 gr. za pasażero-km w ruchu podmiejskim

b/ 17 gr. za pasażero-km w ruchu lokalnym

c/ 20 gr. za pasażero-km w ruchu międzymiastowym w autobusach z miejscami numerowanymi.

Odległości taryfowe podaje się w cennikach biletowych dla każdej linii autobusowej osobno; odpowiadają one odległościom kilometrycznym, wskazanym w mapach schematycznych dróg kołowych.

Rozmieszczenie przystanków taryfowych. Dla linii wychodzących z miast, w których istnieje miejska sieć autobusowa lub tramwajowa, obowiązuje w początkowej strefie przewozu odległość

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



taryfowa do pierwszego przystanku tramwajowego, położonego poza granicami miasta, choćby przekraczała ona przyjęto w taryfie maksymalne odstępy między przystankami.

Tabele opłat. Na podstawie schematycznych tabel opłat normalnych będących załącznikami do taryfy, Dyrekcja P.K.S. ustala osobno dla każdej linii autobusowej tabele opłat normalnych /cenniki biletowe/, w których wyszczególniono wszystkie przystanki taryfowe na danej linii autobusowej i ich odległości taryfowe oraz wysokość opłaty normalnej za przejazd między tymi przystankami.

Warunki stosowania opłat ulgowych. Stosowanie opłat ulgowych uzależnione jest od spełnienia warunków, określonych bliżej w postanowieniach szczególnych dla danych ulg.

Dwóch ulg nie stosuje się jednocześnie do tego samego przewozu. Ulgę stosuje się tylko przy nabyciu biletu, a nie w drodze późniejszych zwrotów.

Dowody na przejazd ulgowy muszą odpowiadać wszystkim warunkom szczególnym dla danej ulgi.

Ulga dla dzieci. Podróżny z biletem ważnym na przejazd może wieźć ze sobą bezpłatnie jedno dziecko do lat 4, jeżeli nie żąda dla tego dziecka miejsca do siedzenia.

Dzieci od lat 4 do 10 przewozi się za połowę normalnej opłaty za przejazd.

Inne ulgi przejazdowe. Taryfa przewiduje poza tym ulgi dla przejazdu oficerów i szeregowych W.P., M.O., funkcjonariuszy służby bezpieczeństwa /50%/, dla przejazdu posłów /bezpłatnie/ oraz dla wycieczek grupowych.

Opłaty za przewóz zwierząt i psów. Za małe zwierzęta domowe /oprócz psów/ i ptaki przewożone na rękach w autobusach nie pobiera się żadnych opłat. Za przewóz psa każdej wielkości pobiera się połowę normalnej opłaty za przejazd podróżnego.

Bagaż ręczny bez opłaty. Przedmioty, których wymiary /długość, szerokość i wysokość/ nie przekraczają łącznie 150 cm, a waga 10 kg, mogą być zabierane przez podróżnych bezpłatnie do autobusu jako bagaż ręczny.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Bagaż ręczny za opłatą. Za przedmioty większe od poprzednich, których suma wymiarów nie przekracza łącznie 200 cm, a waga jednej sztuki 30 kg, zabierane przez podróżnych do przedziału dla osób jako bagaż ręczny, pobiera się od sztuki 1/4 opłaty normalnej za przejazd podróżnego, wydając podróżnemu bilet bagażowy.

Nadzór nad takim bagażem należy do podróżnego i P.K.S. nie odpowiada za jego zaginięcie lub uszkodzenie.

Bagaż nadany. Przedmioty o sumie wymiarów większej niż 200 cm i cięższe aniżeli 30 kg oraz bagaż tamujący przejście w autobusie, przyjmuje się do przewozu jako bagaż nadany za opłatą z góry przy nadaniu w wysokości jak za 2 sztuki bagażu ręcznego.

## 2. Taryfa towarowa.

Obowiązująca od dnia 1 stycznia 1950 r. taryfa towarowa, nie została wydana wyłącznie dla P.K.S., jak poprzednio omawiana taryfa osobowa i bagażowa P.K.S., lecz wydano ją jako tymczasową Taryfę Towarową dla wszystkich przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi.

Z pośród ważniejszych postanowień taryfowych wymienić należy następujące:

Rodzaje przesyłek towarowych. Miejscowymi są przesyłki różnej wielkości, przewożone między dowolnymi punktami, leżącymi wewnątrz tego samego miejskiego obszaru dowozowego, ustanowionego dla danej ekspedycji; zamiejscowymi są przesyłki przewożone poza miejskie obszary dowozowe. Przesyłki zamiejscowe są bądź liniowe bądź obszarowe.

Przesyłką liniową ekspresową jest przesyłka różnej wielkości, przewożona kursem ekspresowym jedynie między ekspedycjami położonymi na tej samej linii komunikacji towarowej, włączając w to dowóz w ich miejskich obszarach dowozowych.

Przesyłką liniową zbiorczą jest przesyłka różnej wielkości przewożona kursem zbiorczym, z ekspedycji i z jej miejskiego obszaru dowozowego do dowolnego punktu leżącego na danej linii lub odwrotnie, albo też między dowolnymi punktami na danej linii.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Pasem dowozowym linii komunikacji towarowej jest pas szerokości 3 km równoległy do całej trasy linii z każdej jej strony.

Przesyłkami obszarowymi są przesyłki wyłącznie całopojazdowe przyjmowane do przewozu z ekspedycji i jej miejskiego obszaru dowozowego, gdy ekspedycja przeznaczenia nie jest połączona z ekspedycją nadania bezpośrednią linią komunikacji towarowej.

Odległość taryfowa. Przewoźne za przesyłki liniowe oblicza się za odległości strefowe podane w wykazach odległości linii komunikacji towarowej, sporządzonych przez przedsiębiorstwo transportowe dla każdej linii z osobna. Za podstawę ustalania odległości służą mapy schematyczne, sprawdzone w urzędach wojewódzkich. Podział na strefy następuje przez ustalenie punktów taryfowych, nie gęstszych jak 5 km i nie rzadszych, jak co 10 km.

Strefy miejskiego obszaru dowozowego. Dla obliczenia opłat dowozowych dzieli się miejski obszar dowozowy każdej ekspedycji na 3 strefy rozgraniczone od siebie kołami u promieniu 3 i 6 km.

Obliczanie przewoźnego za ładowność pojazdu. Opłatę za ładowność pojazdu pobiera się:

a/ za przesyłki obszarowe;

b/ za przesyłki liniowe i miejscowe, jeżeli nadawca zastrzegł sobie niedoładowywanie innych przesyłek;

c/ za przesyłki liniowe i miejscowe przewożone zsypem i luzem lub nieopakowane;

d/ za przesyłki liniowe i miejscowe materiałów samozapalnych, żrących, itp. oraz nieopakowane przesyłki żywych zwierząt.

Opłaty za towary lekkie i przestrzenne. Za przewóz towarów lekkich i przestrzennych /prócz całopojazdowych/ przewoźne podwyższa się o 50 %.

## Wynajem pojazdów.

Rodzaje wynajmu pojazdów. Wynajem pojazdów może być:

a/ godzinowy - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość zaczętych godzin do chwili powrotu pojazdu do zajezdni;

b/ dobowy - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość rozpoczętych dób do chwili powrotu pojazdu do zajezdni;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



c/ kilometryczny - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość kilometrów, które wynajęty pojazd ma przebyć po ustalonej trasie z zajezdni i z powrotem do niej;

d/ za ryczałtem od tony towaru - przy których należność za wynajem przeliczona jest na jednolitą stawkę od tony przyjmowanego na pojazd towaru.

Taryfa towarowa dla przedsiębiorstw samochodowych w obecnej swojej postaci - zróżniczkowała ogromnie przewozy samochodowe, dzieląc je na różne rodzaje, wprowadzając dla każdego niemal rodzaju przewozów osobną tabelę opłat i osobne, szczegółowe postanowienia taryfowe. Układ taryfy jest przez to [illegible], a posługiwanie się nią wysoce utrudnione.

W najbliższej przyszłości rzeczona taryfa ma być zupełnie przerobiona, a przede wszystkim uproszczona.

Zauważyć należy, że w Z.S.R.R. taryfa towarowa samochodowa posiada tylko jedną tabelę opłat, skonstruowaną według wykonanych tono-km, a postanowień taryfowych jest niewiele, przy tym bardzo prostych.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

## Rozdział III. Normy i Taryfy regulujące międzynarodową komunikację kolejową.

### 1. Międzynarodowe porozumienia regulujące stronę techniczną ruchu.

Komunikacja międzynarodowa odbywać się może na drogach żelaznych, kołowych, wodnych morskich i śródlądowych oraz powietrznych. Podjęcie międzynarodowej komunikacji poprzedzone być musi zawarciem dwu lub wielostronnych umów międzynarodowych, regulujących stronę techniczną ruchu oraz warunki przewozowe i taryfy.

Co się tyczy międzynarodowej komunikacji kolejowej, to w odniesieniu do strony technicznej i ruchowej, zawarte zostały na przestrzeni minionych dziesiątków lat następujące międzynarodowe porozumienia:

1. Międzynarodowe porozumienie o jednolitości technicznej dróg i materiału kolejowego z 15.5.1886, zmodyfikowane w 1907 r. i uzupełnione w 1912 r. Porozumienie ustala najbardziej zasadnicze warunki techniczne dla podjęcia ruchu międzynarodowego, a mianowicie jednolitą szerokość toru kolejowego i jednolitą budowę taboru kolejowego. Porozumienie nie obejmuje zatem krajów, w których przyjęto odmienną szerokość toru, jak Z.S.R.R., Finlandię, Portugalię i Hiszpanię.

2. Regulamin o wzajemnym używaniu wagonów towarowych, zwany w skrócie R.I.V. i podobny regulamin dla wagonów osobo-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



wych R.I.C. Regulaminy te nie są umowami międzypaństwowymi, lecz układami Zarządów kolejowych. Zawierają przepisy o załadowaniu obcych wagonów, o naprawie uszkodzonych, o odszkodowaniu za wagony uszkodzone na obcych liniach, o czynszu wagonowym za przetrzymywanie lub pożyczanie obcych wagonów itp. Za przebieg wagonów na obcych liniach nie pobiera się osobnych opłat, chyba że wagony same są przedmiotem przewozu lub biegną w obu kierunkach - stanie próżnym.

3. Coroczne międzynarodowe konferencje dla uzgadniania rozkładów jazdy pociągów osobowych i towarowych, co do których zainteresowane są dwa lub więcej zarządów kolejowych.

4. Zawarta w Genewie dnia 6.12.1923 Konwencja i Statut o tzw. ustroju międzynarodowym kolei żelaznych, obowiązująca w Polsce od 6.4.1928 r. /Dz.U.R.P. Nr. 73/1928/ zawiera wzorcowe przepisy dla międzypaństwowych konwencji o wzajemnej komunikacji kolejowej państw sąsiadujących. Konwencje takie obejmują porozumienia co do odcinków kolejowych i stacji granicznych, otwartych dla ruchu międzynarodowego, warunków rewizji celnej i paszportowej oraz o przewozie poczty i tranzycie do krajów trzecich.

W roku 1921 zawarto w Barcelonie specjalną konwencję i statut o wolności tranzytu, mając na celu usunięcie utrudnień tranzytowych na kolejach. Obowiązuje ona w Polsce od 7.I.1925 r. /Dz.U.R.P. Nr.34/1925/.

Osobne umowy graniczne, zawierane między Zarządami kolejowymi, ustalają dla każdego granicznego punktu przejścia, czy ma to być tylko stacja graniczna o czynnościach wyłącznie ruchowych, czy też stacja łączna /wspólna/, obejmująca także czynności handlowe i ewentualnie rewizję celną i paszportową.

5. Umowy kolejowe o tzw. tranzycie uprzywilejowanym, dającym szczególne ułatwienia dla kolejowego połączenia dwóch części tego samego państwa tranzytem przez kraj obcy, np. umowa Polski z Czechosłowacją z 1948 r. o tranzycie uprzywilejowanym, łączącym dwa rejony Czechosłowacji poprzez skrawek Polski pod Głuchołazami. Uprzywilejowanie polega w tych przypadkach na wprowadzeniu zwolnienia od rewizji celnej i paszportowej.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2. Międzynarodowe konwencje przewozowe.

Drugą grupę międzynarodowych umów stanowią konwencje międzypaństwowe o przewozie towarów i osób w międzynarodowej komunikacji kolejowej, a w szczególności:

1. Międzynarodowa konwencja dla przewozu towarów kolejami żelaznymi, w skrócie K.M.T., i dla przewozu osób K.M.O. Po raz pierwszy konwencje takie podpisane zostały w Bernie w 1890 r. Ostatnia redakcja z 1933 r., tzw. rzymska, obowiązuje w Polsce od 1938 r. /dla K.M.O. - Dz. U.R.P. Nr. 35/1938 i dla K.M.T. - Dz. U.R.P. Nr. 49/1937/.

Wspomniane konwencje stanowią międzynarodowe prawo przewozowe. Wprowadzają jednolite dokumenty przewozowe dla wzajemnej i tranzytowej komunikacji kolejowej, regulują stosunek klienta do kolei oraz stosunek zarządów kolejowych między sobą w zakresie przewozów. Była już mowa o tym, że nasz wewnętrzny Regulamin przewozu przesyłek towarowych z 1938 r. wprowadzono w życie wraz z konwencją rzymską, i że pod względem merytorycznym, a także układu i numeracji paragrafów, dostosowany jest do tej konwencji.

2. Omawiane międzypaństwowe konwencje same przez się nie wystarczają jeszcze do uruchomienia komunikacji międzynarodowej między określonymi krajami.

W tym celu wymagane jest nadto porozumienie między zarządami kolejowymi państw, które pragną je stosować. Zgoda w tym kierunku wyrażana była w międzypaństwowych umowach handlowych i międzynarodowych konwencjach kolejowych o ruchu sąsiedzkim i tranzytowym. Wyrazem tej zgody są również specjalne Regulaminy Przewozów, ustalane przez zainteresowane Zarządy Kolejowe, omawiające szczegóły i wprowadzające potrzebne uzupełnienia przepisów przewozowych, zawartych w K.M.O. i K.M.T.

Państwa, które przystąpiły do wymienionych wyżej K.M.T. i K.M.O. tworzą związek. Organami tego związku dla wykonywania i dalszego kształtowania K.M.T. i K.M.O. są:

1/ Centralne Biuro w Bernie dla międzynarodowego przewozu kolejami;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2/ Konwencje rewizyjne dla dalszego kształtowania Konwencji, zbierające się najpóźniej do 5 lat;

3/ Komisja rzeczoznawców dla dalszego kształtowania załącznika I do K.M.T,

Opracowania postanowień wykonawczych i uzupełniających, tzw. Ujednostajnionych Postanowień Dodatkowych do obu Konwencji podjął się Międzynarodowy Komitet Transportowy, zorganizowany z przedstawicieli zarządów kolejowych, stosujących konwencje i zbierający się w miarę potrzeby na zaproszenie Szwajcarskich Kolei Związkowych conajmniej raz do roku.

Postanowienia obu Konwencji wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi tworzą razem Taryfę Międzynarodową Towarową /T.M.T./ i Taryfę Międzynarodową Osobową /T.M.O./.

W dziedzinie międzynarodowej komunikacji działają również dwie dalsze międzynarodowe instytucje, a mianowicie: od 1922 r. tzw. Unia Międzynarodowa Kolejowa, w skrócie U.I.C. i od r.1919 Stowarzyszenie Kongresów Kolejowych. U.I.C. uchwala na zebraniach ogólnych czy sekcyjnych zalecenia, które kraje europejskie przeważnie honorują w przepisach komunikacyjnych, a na kongresach bywają wygłaszane referaty o charakterze informacyjnym. Kongresy odbywają się zasadniczo co 5 lat.

Zagadnieniami komunikacji międzynarodowej zajmują się w końcu Organizacja Narodów Zjednoczonych, która działa w Genewie dla Europy w postaci tzw. Ekonomicznej Komisji.

W składzie tej Komisji istnieje Komitet dla spraw przewozowych komunikacji kolejowej, drogowej, etc., który pracuje w specjalnych grupach pracy. Grupy te przygotowują projekty międzynarodowych umów.

Komunikacja międzynarodowa przy użyciu jednego dokumentu przewozowego od stacji nadania do stacji przeznaczenia nazywa się "bezpośrednią" i opiera się na postanowieniach Konwencji.

Komunikacja międzynarodowa, która nie posługuje się jednym i jednolitym dokumentem przewozowym, tzw. "komunikacja łamana", opiera się na krajowych regulaminach /taryfach/ przewozowych. W tym przypadku dla przewozów do granicy dane-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

go państwa używane są krajowe dokumenty przewozowe, a od punktu granicznego dokumenty przewozowe kraju sąsiedzkiego. Udogodnienie dla takiej komunikacji międzynarodowej ogranicza się zatem do użycia tego samego dokumentu przewozu również w kraju sąsiednim.

Co się tyczy opłat taryfowych za przewóz, mogą być w komunikacji międzynarodowej stosowane taryfy dwojakiego rodzaju, a mianowicie:

a/ na liniach kolejowych każdego kraju stosuje się opłaty krajowe i wtedy mamy do czynienia z taryfą "łamaną", chociażby komunikacja pod względem przewozowym była bezpośrednią, jako odbywająca się za jednym dokumentem przewozowym, opartym na Konwencji;

b/ zainteresowane zarządy kolejowe ustalają wspólną taryfę, przy czym albo z jednolitymi stawkami dla całego przebiegu, albo ze stawkami osobnymi dla każdego kraju; tego rodzaju taryfy, jako wspólnie układane, nazywają się taryfami związkowymi i w tym przypadku mamy do czynienia z komunikacją bezpośrednią także pod względem taryfowym.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

## Rozdział IV. Koordynacja przewozów.

### 1. Przyczyny ustania jedności komunikacji.

Potrzebom, wynikającym z jedności gospodarki narodowej, odpowiadają najlepiej warunki, które wytworzyć może jedność komunikacji, opartej na jednym technicznym środku przewozowym, zdolnym do usług przewozowych masowych, tanich i wysokiej jakości. Jedność komunikacyjna istniała w niezbyt odległej jeszcze przeszłości, tj. w erze kolei żelaznych, a ówczesne przewozy żeglugi śródlądowej z uwagi na jej ograniczony regionalnie zakres działania, w tym stanie rzeczy niewiele zmieniały.

Pojawienie się na widowni nowego, wydajnego środka komunikacyjnego, wywołać musiało w przedstawionych wyżej warunkach głębokie zakłócenia.

Samochód od chwili swego pojawienia się, jako interesująca nowość, szybko przeszedł etapy rozwojowe, aby po pierwszej wojnie światowej stać się powszechnie używanym środkiem komunikacyjnym. W miarę wspomnianego rozwoju poczęto upatrywać w samochodzie nowy środek komunikacyjny dla masowych przewozów, mający zastąpić przestarzałą rzekomo kolej.

Rozwój wypadków zawiódł jednak oczekiwania.

Masowe ładunki tanich surowców i produktów, które nie mogłyby znieść wyższych opłat przewozowych, kolej przewoziła według opłat niższych od przeciętnych jednostkowych

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



kosztów własnych. Pokrycie znajdowała w opłatach pobieranych za przewóz towarów droższych. Komunikacja samochodowa natomiast, rozbita między dziesiątki tysięcy drobnych przedsiębiorstw, miała na oku wyłącznie prosperowanie własnych przedsiębiorstw. W tym celu sięgnęła po przewozy towarów droższych, odbierając je kolei niższymi, lecz wciąż jeszcze zyskownymi dla siebie opłatami.

Koleje podjęły ostrą i kosztowną walkę konkurencyjną z samochodem, obniżając taryfy, wprowadzając refakcje dla spedytorów za wagony zbiorowe z drobnicą itp. Walka taka nie mogła dać pożądanego przez kolej rezultatu, a w Ameryce doprowadziła po roku 1920 do zwinięcia szeregu linii kolejowych ogólnej długości około 40.000 km.

Samochód, doprowadzając w licznych krajach do zjawisk równoznacznych przeinwestowaniu komunikacyjnemu, w innych - do dezorganizacji pracy kolei i zachwiania jej rentowności, sprawił to nietylko pociągającą nowością, lecz także technicznymi zaletami i wysoką jakością usług przewozowych, głównie zaś niższymi w pewnych warunkach kosztami własnymi przewozu.

W rzędzie elementów, będących podstawą do obliczenia jednostkowych kosztów własnych, dużą rolę odgrywają wydatki związane z budową i utrzymaniem drogi. Wydatki na budowę dróg i stałych budowli w stosunku do wydatków na tabor przedstawiają się według prof. C. Piratha dla różnych środków komunikacyjnych następująco:

koleje, żegluga na kanałach i rzekach skanalizowanych 70 : 30,

komunikacja samochodowa 20 : 80,

komunikacja samochodowa na autostradach 77 : 23.

Sprawa budowy i utrzymania dróg przedstawia się odmiennie w odniesieniu do kolei, samochodu i żeglugi śródlądowej.

Droga dla kolei musi być osobno budowana, a następnie utrzymywana stale na wymaganym poziomie technicznym.

Samochody korzystają z dróg budowanych i utrzymywanych kosztem Państwa. Jednostkowe koszty własne komunikacji samochodowej nie uwzględniają nawet kosztów utrzymania drogi.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Drogi kołowe budowane są jednak nie tylko dla publicznej /zarobkowej/ komunikacji samochodowej. Korzystają z tych dróg również pojazdy konne, samochody władz, instytucji i przedsiębiorstw państwowych, [illegible] spółdzielni i organizacji publicznych oraz właścicieli prywatnych dla przewozów na własne potrzeby. Istnienia dobrych dróg wymagają również względy obronności kraju i prestiżowe. Gdyby publiczna komunikacja samochodowa nie istniała, wówczas drogi kołowe musiałyby być także budowane i utrzymywane kosztem społeczeństwa.

Jeszcze bardziej skomplikowany obraz przedstawia sprawa budowy i utrzymania dróg wodnych.

Jak znaczną rolę odgrywa uwzględnienie wydatków na utrzymanie drogi w kształtowaniu kosztów własnych ilustruje fakt, że dla kolei w Polsce różnica między całkowitym a niecałkowitym kosztem własnym 1 tonokilometra wynosiła w ostatnich czterech latach przed wojną około 30 %. Dla żeglugi na kanałach i rzekach skanalizowanych odpowiednia różnica jest jeszcze większa.

Przechodząc do interesującej kwestii, jak przedstawiają się niecałkowite jednostkowe koszty w komunikacji samochodowej w porównaniu do podobnych kosztów własnych na kolei, stwierdzić należy, że rzeczone koszty własne w komunikacji samochodowej są na odległościach krótkich mniejsze od odpowiednich kosztów kolei. Odległości te wynoszą dla przewozu osób około 40 km, dla przewozu drobnicy około 60 km i dla przewozu ładunków masowych ciągnikami z przyczepami około 40 km, z zastrzeżeniem jednak wyzyskania ładowności samochodu ponad 50 %. Na odległościach dalszych jednostkowe koszty kolei są zdecydowanie niższe. Wynika to z innego stosunku w komunikacji kolejowej i w komunikacji samochodowej tzw. kosztów stacyjnych i kosztów zmiennych, zależnych od odległości przewozu. Stałe koszty stacyjne są równie wysokie dla odległości bliskich, jak i dalekich. Skutkiem tego na odległościach bliskich podwyższają znacznie jednostkowe koszty własne. Na odległościach dalszych ich wpływ przejawia się nierównie słabiej, gdyż rozkładają się one na znaczniejszą ilość kilometrów. W kosztach przewozu samochodem część składowa kosztów,

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



odpowiadająca stałym kosztom stacyjnym, jest niepomiernie mniejsza od kolejowych.

Porównanie jednostkowych kosztów własnych różnych środków komunikacyjnych nie daje jeszcze pełnego obrazu ich wartości gospodarczej. W tym celu uwzględnić należy dalsze kryteria a mianowicie:

1/ koszty dodatkowe, związane z posługiwaniem się danym środkiem komunikacyjnym, jak koszta dowozu i odwozu podróżnych lub przesyłek, koszty przeładowania, koszty opakowania wymaganego dla transportu danym środkiem komunikacyjnym itp.

2/ jakość produkowanych usług przewozowych, jak szybkość i terminowość przewozu, wygodę, regularność ruchu, częstotliwość przewozów, odpowiedzialność za straty, bezpieczeństwo, możność przewozu przesyłek bezpośrednio od składu nadawcy do składu odbiorcy, itp.,

3/ znaczenie danego środka komunikacyjnego dla gospodarki narodowej.

Jest faktem wielkiej wagi, że w komunikacji kolejowej ulokowano ogromne kapitały, które muszą być dla gospodarki narodowej wykorzystane, tym bardziej, że kolej w obecnych warunkach jest w dalszym ciągu środkiem komunikacyjnym zasadniczym, którego ani samochód, a tym bardziej żegluga, zastąpić nie mogą. Żaden bowiem inny środek komunikacyjny nie jednoczy w sobie tylu cennych właściwości, wśród których wymienić należy: istniejący zasięg terytorialny kolei i możność dalszego jego rozszerzenia, tani i szybki przewóz masowy ładunków na dalekie odległości, małą zależność od warunków klimatycznych i atmosferycznych, możność stosowania różnego rodzaju dostępnego paliwa lub energii elektrycznej, jako siły napędowej, itp.

## 2. Jednolity system komunikacyjny i koordynacja przewozów.

Porównawcza ocena usług przewozowych, produkowanych przez różne środki komunikacyjne, oparta na przedstawionych wyżej kryteriach, prowadzi do następujących wniosków ogólnych:

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Każdy z omawianych środków komunikacyjnych produkuje usługi przewozowe, które w pewnym określonym zakresie posiadają najwyższą, względną wartość gospodarczą, np. w komunikacji samochodowej przewozy osób, przesyłek drobnicowych, a w pewnych warunkach także przewozy przesyłek masowych na krótkich odległościach, zaś na odległościach dalszych przewozy zwierząt żywych i łatwo się psujących towarów; w żegludze śródlądowej - przewozy ciężkich, masowych i łamliwych lub łatwo kruszących się ładunków na dalsze odległości pod warunkiem, że nie jest wymagany krótki termin dostawy i przewozy osiągną dostateczne natężenie ilościowe; w komunikacji lotniczej - szybki przewóz osób i wysokocennych przesyłek na dalsze odległości itd.

W tych warunkach przywrócenie istniejącej niegdyś jedności komunikacyjnej lub stworzenie nowej w oparciu o inny środek transportowy, jest nie do przyjęcia, gdyż pozbawiałoby gospodarkę narodową tych korzystnych możliwości przewozowych, jakie daje każdy z omawianych środków komunikacyjnych. Byłoby to zaprzeczeniem dokonanych już osiągnięć i postępu. Z drugiej strony nie można sprawy pozostawić własnemu biegowi, tj. pozwolić na dalsze rozbieżne działanie środków komunikacyjnych i wzajemne podkopywanie się.

Wyjściem z tej sytuacji jest stworzenie jednolitego systemu komunikacyjnego, obejmującego kolej, samochód, żeglugę śródlądową i samolot, a wprowadzającego w dziedzinie komunikacji ład i porządek, wymagany potrzebami gospodarki narodowej. Wobec liczby i różnorodności uprawnionych i samodzielnie działających środków komunikacyjnych, rzeczony jednolity system komunikacyjny oparty być musi na koordynacji, ujmującej omawiane środki komunikacyjne w taki uporządkowany, współrzędny układ, który ograniczając lub nawet wyłączając konkurencję służyć może najlepiej potrzebom gospodarki narodowej jakością, wydajnością i taniością przewozów. Koordynacja dąży do uchwycenia wszystkich rodzajów transportu w jedną, wprawdzie nie organizacyjną, lecz przewozową całość, wyznaczając każdemu środkowi komunikacyjnemu właściwe mu miejsce i zakres działania. Przez tego rodzaju uporządkowanie koordynacja zużytkowuje z możliwości produkcyjnych każdego środka komuni-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



kacyjnego tylko tę część potencjalnych usług przewozowych, która posiada największą wartość gospodarczą.

Wskazania zmierzające do praktycznego rozwiązania zagadnienia koordynacji w naszych warunkach, ująć można w szereg następujących ogólnych tez.

1/ Zasadniczym środkiem komunikacyjnym międzyobszarowym jest kolej. Pozostałe, samodzielnie działające środki komunikacyjne, tj. samochód i żegluga śródlądowa, stanowią jej obszarowe uzupełnienie.

2/ Każdy ze środków komunikacyjnych działa w granicach wyznaczonych przez porównawczą ocenę wartości gospodarczej proponowanych przez nie usług przewozowych.

3/ Równoległa obsługa przewozowa jednego odcinka przez dwa lub więcej środków komunikacyjnych dopuszczalna jest tylko w tym przypadku, gdy wymagają tego potrzeby komunikacyjne danego odcinka.

4/ Opłaty za przewóz powinny być jednolite dla każdego środka komunikacyjnego, oparte na jednostkowych kosztach własnych i dostosowane wysokością do jakości świadczonych usług przewozowych.

5/ Różne środki komunikacyjne powinny ze sobą współpracować i stanowić wzajemne uzupełnienie.

Wspomniana w punkcie 5-tym współpraca polegać może na:

a/ wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji, szczególnie towarowej, między różnymi środkami komunikacyjnymi za jednym dokumentem i odpowiednio dostosowanymi opłatami.

b/ na powiązaniu ze sobą różnych środków komunikacyjnych przez urządzanie wspólnych kas biletowych, poczekalni, wzajemne dostosowanie rozkładów jazdy, budowę stacji przeładunkowych, bocznic portowych, wprowadzenie kontenerów, wykorzystanie tego samego personelu i organizacji dla potrzeb dwóch lub więcej środków komunikacyjnych, itp.

c/ zastępowaniu przewozów kolejowych przez przewozy samochodowe w następujących przypadkach:

1/ na odcinkach lokalnych o słabym natężeniu ruchu i przewozów, jeżeli porównanie kosztów ruchu kolejowego z kosztami linii samochodowej, zastępującej kolej, wykaże

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



możliwość osiągnięcia oszczędności; na liniach zastępczych stosowane są taryfy kolejowe, a ruch samochodowy odbywa się na rachunek kolei,

2/ do przewozu przesyłek drobnicowych w obrębie węzłów kolejowych celem przyspieszenia przewozu tych przesyłek i odciążenia kolei. Przesyłki drobnicowe absorbują bowiem w stopniu nieproporcjonalnym do swego znaczenia pracę przetokową w stacjach węzłowych, nastawioną przede wszystkim na przerabianie głównych potoków ładunkowych.

3/ celem zwolnienia kolei od przewozu przesyłek na krótkich odległościach. Wydajność przewozowa wagonu towarowego, użytego do przewozu na odległość do 30 km. jest kilkakrotnie mniejsza w porównaniu z wydajnością średnią wagonu, obserwowaną na całej sieci. Obrót takiego wagonu wymaga, mimo krótkiej odległości, najmniej 2 dób, z czego na bieg wagonu w pociągu przypada około 2 godzin, a reszta czasu na czynności załadowczo-wyładowcze, na podstawienie wagonu, na oczekiwanie włączenia w skład pociągu, na czynności przetokowe itp. Według obliczeń przeprowadzonych w Z.S.R.R., uwolnienie kolei od przewozów na krótkich odległościach, pozwoliłoby podnieść wydajność przewozową istniejącego tam taboru towarowego od 8 do 10 %, a tym samym ograniczyć wysokość niezbędnych nakładów na tabor.

W obecnym 5-letnim planie gospodarczym Z.S.R.R. przewidziano przeto zastąpienie w dużym stopniu przewozu koleją masowych ładunków na krótkich odległościach tańszymi przewozami samochodowymi.

4/ do przewozu samochodami zwierząt żywych i łatwo psujących się towarów oraz dla przewozu wzdłuż tras kolejowych przesyłek drobnicowych do kolejowych stacji sortowniczych.

Koordynacja przewozów nie przywraca wprawdzie jedności komunikacyjnej, lecz stwarza porządek, zapewniający przedmiotowe korzyści związane z jednością komunikacyjną.

Koordynacja ogranicza lub nawet wyłącza konkurencję, zostawia jednak otwarte pole dla współzawodnictwa, a w konsekwencji dla rozwoju i postępu technicznego.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Koordynacja przewozów znajduje najlepsze warunki do zrealizowania w krajach, w których różnego rodzaju środki przewozowe zależne są od jednego środka dyspozycyjnego, tj. w krajach o socjalistycznej, planowej gospodarce narodowej. Korzyści z niej płynące są jednak tak oczywiste i ważkie, że także w krajach o odmiennym ustroju poczyniono już poważne wysiłki w celu uporządkowania przewozów w tym duchu.

W dziedzinie koordynacji dokonano w Polsce znacznego postępu przez powołanie Zarządzeniem Ministra Komunikacji /ogłoszonym w Dz.U.M.K. Nr.10 z 21.5.1948 r., poz.184/ w każdej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Komisji Koordynacji Przewozów, złożonych z przedstawicieli kolei normalno- i wąskotorowej, Prezydiów Wojewódzkich Rad Narodowych, Państwowej Komunikacji Samochodowej oraz dyrekcji okręgowych dróg wodnych i Państwowego Przedsiębiorstwa Żeglugi Śródlądowej. Komisje mają charakter projektodawczy i opiniodawczy.

Do zakresu działania Komisji należy w szczególności:

1/ projektowanie tras i obszarów komunikacji samochodowej, zarówno P.K.S. jak i prywatnych koncesjonariuszów oraz ocena linii istniejących,
2/ opiniowanie podań o koncesje na przewóz osób i towarów,
3/ badania i opiniowanie zasięgu przewozów samochodowych niezarobkowych,
4/ projektowanie linii samochodowych uzupełniających kolej,
5/ badanie możności zastępstwa na pewnych odcinkach ruchu kolejowego w całości lub częściowo ruchem samochodowym,
6/ opracowanie wniosków koordynacyjnych w zakresie rozkładu jazdy.

Uchwały Komisji, będące wyrazem uzgodnienia /to zn. zapadające bez głosowania/, których realizacja należy do właściwości organów reprezentowanych w Komisji, wykonują te organa bezpośrednio. Inne uchwały przedstawia przewodniczący Komisji Departamentowi Planowania M.K., który sprawuje nadzór nad działalnością Komisji i kieruje ich pracami.

Sprawy koordynacji przewozów w odpowiednio zwężonym zakresie należą również do zakresu działania komórek planowania w państwowych przedsiębiorstwach komunikacyjnych.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

## Rozdział V. Statystyka przewozów.

### 1. Zadania i podstawowe pojęcia statystyki przewozów.

Działalność transportu przejawia się na zewnątrz w przewozie osób i przedmiotów.

Transport stanowi osobną gałąź gospodarki narodowej, przy czym przewóz towarów zalicza się do działów wytwórczości materialnej, przewóz zaś podróżnych do działu usług. Transport zajmuje przeto swoją działalnością w gospodarce narodowej stanowisko pośrednie, produkcyjno-usługowe; wyniki jego działalności przewozowej określane są zazwyczaj jako "produkcja" przewozowa.

Statystyka przewozów zajmuje się badaniem rozmiaru, struktury i kierunku przewozów pasażerskich i towarowych.

Dane statystyki przewozów posiadają szczególne znaczenie dla każdego przedsiębiorstwa transportowego, stanowiąc główną podstawę dla scharakteryzowania całokształtu jego działalności przewozowej oraz pracy przewozowej poszczególnych jednostek terenowych.

Statystyka przewozów towarowych, zawierając dane o obrocie towarowym, naświetla tym samym i charakteryzuje w sensie przestrzennym wiele zagadnień, mających znaczenie dla gospodarki narodowej; dotyczy to w szczególności procesów wymiany i podziału, wynikających z rozmieszczenia sił wytwórczych kraju.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Statystyka przewozów, podobnie zresztą jak każdy inny dział statystyki transportu, powinna opracować takie własne metody źródłowej rejestracji, zestawień i analizy, które w sposób najbardziej celowy oddawałyby swoistość badanego materiału oraz odpowiadałyby zadaniom, stawianym statystyce przewozów przez gospodarkę narodową i potrzeby przedsiębiorstwa transportowego.

Na wspomnianą swoistość materiału, będącego przedmiotem statystyki przewozów, składa się głównie:

1/ nieswykle duża ilość cech, według których można scharakteryzować dany przewóz, np. oznaczenie przewożonego towaru, odległość przewozu, droga przewozu, stacja nadania, stacja przeznaczenia, waga przesyłki, rodzaj pojazdu użytego do przewozu, powierzchnia i przestrzeń zajęta ładunkiem, rodzaj pociągu i klasa wagonu w przewozie podróżnych, szybkość i czas przewozu, wpływy z przewozu, itd.

2/ wielka dynamika oraz ciągłość procesu przewozowo-produkcyjnego.

Rejestracja przewozów towarowych winna w zasadzie opierać się na dokumentach przewozowych, towarzyszących przesyłkom x/ w drodze /np. na cedułach listów przewozowych, itp./. Wykorzystanie dokumentów przewozowych jako źródłowego materiału statystycznego zapewnia wiarygodność danych, czyni zbytecznym wydatek na prowadzenie osobnej oddolnej rejestracji, przy czym ilość cech zapisywanych w dokumentach przewozowych jest dostateczna dla celów poprawnej statystyki przewozów. System taki odpowiada zasadzie przyjętej w statystyce transportu zasadzie rejestracji kompletnej.

Opracowanie rejestracji przewozów towarowych na dokumentach przewozowych wymaga jednak posiadania w dostatecznej ilości rachunkowych pomocy maszynowych, pozwalających dane z dokumentów przewozowych przenieść szybko na odpowiednie blankiety, a w związku z tym zwolnić dokumenty przewozowe do dalszych czynności kontrolno-rachunkowych.

W razie nierozporządzania rachunkowymi pomocami maszyno-

---

x/ Pod pojęciem przesyłki rozumieć należy partię towaru /ładunku/ nadanego do przewozu za jednym dokumentem przewozowym.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



wymi, statystyczna rejestracja przewozów towarowych wykonana być musi innym sposobem, w szczególności przy pomocy osobnych kart rejestracyjnych lub wykazów, co oczywiście pochłania wiele pracy i kosztów.

Rejestracja przewozów pasażerskich oraz innych przewozów, opartych na Regulaminie przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, odbywa się przy pomocy osobnych wykazów, sporządzanych przez kasy biletowe, bagażowe i przesyłek ekspresowych. Posługiwanie się w tym celu inną metodą, opartą np. na biletach odebranych od podróżnych po zakończeniu podróży, nie dałoby rezultatów odpowiadających przyjętemu postulatowi rejestracji kompletnej.

Niektóre bilety, uprawniające do przejazdów wielokrotnych, przelicza się odpowiednio na ilość przejazdów, natomiast przewozów za biletami bezpłatnymi służbowymi, biletami abonamentowymi, itp., nie wlicza się.

Wielkości przedstawiające rozmiar przewozów towarowych podawane są albo jako nadanie, albo jako przybycie; w pierwszym przypadku ewidencja przewozów towarowych oraz grupowanie przy opracowaniu odbywa się według momentu /daty/ nadania, w przypadku drugim według momentu przybycia.

Jako moment ewidencji w przewozach pasażerskich przyjmuje się datę nabycia biletu na przejazd, pokrywającą się w przeważnej części przypadków z datą wyjazdu.

Podwójne liczenie tej samej przesyłki w przypadku przeadresowania jej powinno być wyeliminowane.

Ta sama przesyłka, przewieziona kolejno dwoma lub więcej środkami transportowymi, liczona jest przez każdy środek transportowy jako osobna przesyłka.

W statystyce przewozów poszczególnych środków transportowych miejsca odprawy i przeznaczenia oznaczane są odmiennie /np. jako stacje, porty, przystanie, ekspedycje/. Niekiedy nawet miejsca odprawy i przeznaczenia, obsługujące w istocie rzeczy tę samą miejscowość, oznaczane są przez różne środki transportowe odmiennie.

Z punktu widzenia systematyzacji całości przewozów według miejsc odprawy i przeznaczenia, taki stan rzeczy utrudnia pracę i wymaga uregulowania.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Materiał statystyczny opracowany jest w statystyce przewozów według różnych przekrojów, jak według rodzaju komunikacji, rodzaju ruchu, itp., a także według takich cech, jak obszarowej /województwo, powiat, określony obszar gospodarczy/ lub administracyjno-liniowej /stacja, ekspedycja, odcinek, linia/. Jakie w szczególności tablice i w jakim układzie powinny być w statystyce przewozów opracowane, tego niepodobna w sposób niezmienny ustalić. Treść i układ statystyki przewozów muszą być bowiem dostosowane do zmieniających się potrzeb planowania. Wskazania, którym powinny odpowiadać zestawienia statystyczne w zakresie przewozów, podane są w ustępie następnym /"Podział statystyki przewozów"/.

## 2. Podział statystyki przewozów.

Statystyką przewozów zainteresowane są bardzo żywo z jednej strony przedsiębiorstwa transportowe, z drugiej strony gospodarka narodowa. Zainteresowania te podyktowane są jednak tak dalece szczególnymi i odmiennymi postulatami co do układu i treści zestawień statystycznych, że pociągnęło to za sobą podział statystyki przewozów na dwa odrębne działy: eksploatacyjny i ekonomiczny.

W dziale eksploatacyjnym materiał statystyczny opracowywany jest pod kątem widzenia wewnętrznych potrzeb przedsiębiorstwa transportowego, jako producenta usług przewozowych. Przedsiębiorstwo transportowe musi mianowicie przykładać szczególnie dużą wagę do takiego układu zestawień statystycznych, by na wszelkie zasadnicze pytania podyktowane potrzebami planowania lub eksploatacji, a odnoszące się do wykonanych już przewozów, otrzymać mogło w odpowiedzi szybką, prawdziwą liczbę.

Stanie się to wówczas możliwe, jeżeli przy opracowywaniu zestawień eksploatacyjnej statystyki przewozów uwzględnione będą przynajmniej następujące wskazania:

1/ dane statystyczne winny dostatecznie wyczerpująco opisywać wyniki działalności przewozowej przedsiębiorstwa transportowego /jego produkcję/ pod względem ilościowym i jakościowym, a tym samym także stopień wykonania zadań planowych;

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



2/ w danych statystycznych winien odzwierciedlać się nierównomierny i nieracjonalny przebieg procesów przewozowych, wymagający przeciwdziałania ze strony przedsiębiorstwa transportowego przy współudziale innych działów gospodarki narodowej i organów nadzorczych;

3/ w zestawieniach statystycznych główny nacisk winien być położony na niewielką stosunkowo liczbę towarów, stanowiących jednak pod względem wagi zasadniczy zrąb całej masy przewozowej; przez to samo towary te decydują o strukturze całej masy przewozowej i wyznaczają zarazem ilość i rodzaj potrzebnego taboru przewozowego oraz urządzeń przewozowych; pod kątem podobnej celowości winna być opracowana również struktura przewozów osobowych.

4/ układ zestawień winien ułatwiać scharakteryzowanie związku jaki zachodzi między rozmiarem, strukturą i odległością przewozów a stroną dochodową przedsiębiorstwa;

5/ układ danych statystycznych o przewozach już dokonanych winien ułatwiać porównawczą ocenę, czy rozchody na płace oraz na materiały i paliwo utrzymane są na racjonalnym poziomie.

Ekonomiczna statystyka przewozów stanowi osobną gałąź ogólnej statystyki ekonomicznej. Punktem wyjścia dla zestawień statystycznych w tym dziale nie są potrzeby przedsiębiorstwa transportowego, lecz potrzeby związane z analizą ekonomiczną gospodarki narodowej lub poszczególnych jej działów.

Z rozmieszczenia sił wytwórczych kraju wynikają procesy związane z podziałem i wymianą wytworów produkcji, a przejawiające się przede wszystkim w przewozach. W ten sposób rozmiar, rodzaj i kierunek przewożonych towarów jest bezpośrednim wyrazem gospodarczym więzi, łączących poszczególne obszary kraju. Ekonomicznej statystyce przewozów przypada przeto rola zobrazowania tych więzi przez odpowiednie opracowanie materiału statystycznego w zakresie przewozów. Układ zestawień w ekonomicznej statystyce przewozów winien w szczególności ułatwiać ustalenie:

1/ potoków ładunków i

2/ obszarowych bilansów przewozów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



W praktyce statystyka przewozów eksploatacyjna i ekonomiczna niejednokrotnie pokrywają się, gdyż wiele danych i zestawień posiada podstawowe znaczenie dla obu działów statystyki; w każdym jednak razie różnica zestawień obu działów statystyki przewozów jest zupełnie wyraźna, jako podyktowana zupełnie odmiennym punktem widzenia. W warunkach gospodarki socjalistycznej utrzymanie odrębności obu wskazanych działów statystyki straci, być może, w przyszłości na uzasadnieniu.

Przedmiotowo i eksploatacyjnie uzasadnionym jest także inny podział statystyki przewozów, a mianowicie na:

1/ statystykę przewozu podróżnych, bagażu, przesyłek ekspredowych, itp.

2/ statystykę przewozu towarów.

Dla każdego z wymienionych dwóch rodzajów przewozu potrzebny jest inny tabor przewozowy, inne urządzenia, a częściowo nawet osobny, obsługujący personel. Także planowanie do każdego z tych rodzajów przewozu zmierza odmiennymi metodami. W statystyce przewozów odrębność tych dwóch działów znajduje swój wyraz w odmiennych cechach, osobnych miernikach statystycznych oraz odmiennych metodach otrzymywania źródłowego materiału statystycznego.

Poza wspomnianymi różnicami, przewozy podróżnych i towarów posiadają również wiele podobieństwa. W jednych i drugich mamy do czynienia z pojęciem odprawy, z początkowym i końcowym punktem /stacja/ przewozu, odległością przewozu, itp. Także szereg mierników w obu działach wykazuje wiele podobieństwa. Stąd następne ustępy, w których mowa o miernikach, o nierównomierności przewozów, o strukturze przewozów i o potokach ładunków /lub podróżnych/ odnoszą się odpowiednio do przewozu podróżnych i towarów.

Osobnej wzmianki wymagają przewozy bagażu, przesyłek ekspresowych, czasopism itp. przesyłek, znacznych liczbowo, lecz nie wagowo. Przesyłki te przewozi się taborem osobowym, a przewóz ich unormowany jest w tych samych regulaminach co przewóz podróżnych. Tym okolicznościom przypisać należy, że także w statystyce wskazane przesyłki omawia się w dziale przewozu podróżnych i podobną metodą zbiera się materiał statystyczny. Statystyka przewozu omawianych przesyłek ogra-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



W praktyce statystyka przewozów eksploatacyjna i ekonomiczna niejednokrotnie pokrywają się, gdyż wiele danych i zestawień posiada podstawowe znaczenie dla obu działów statystyki; w każdym jednak razie różnica zestawień obu działów statystyki przewozów jest zupełnie wyraźna, jako podyktowana zupełnie odmiennym punktem widzenia. W warunkach gospodarki socjalistycznej utrzymanie odrębności obu wskazanych działów statystyki straci, być może, w przyszłości na uzasadnieniu.

Przedmiotowo i eksploatacyjnie usasadnionym jest także inny podział statystyki przewozów, a mianowicie na:

1/ statystykę przewozu podróżnych, bagażu, przesyłek ekspresowych, itp.

2/ statystykę przewozu towarów.

Dla każdego z wymienionych dwóch rodzajów przewozu potrzebny jest inny tabor przewozowy, inne urządzenia, a częściowo nawet osobny, obsługujący personel. Także planowanie do każdego z tych rodzajów przewozu zmierza odmiennymi metodami. W statystyce przewozów odrębność tych dwóch działów znajduje swój wyraz w odmiennych cechach, osobnych miernikach statystycznych oraz odmiennych metodach otrzymywania źródłowego materiału statystycznego.

Poza wspomnianymi różnicami, przewozy podróżnych i towarów posiadają również wiele podobieństwa. W jednych i drugich mamy do czynienia z pojęciem odprawy, z początkowym i końcowym punktem /stacja/ przewozu, odległością przewozu, itp. Także szereg mierników w obu działach wykazuje wiele podobieństwa. Stąd następne ustępy, w których mowa o miernikach o nierównomierności przewozów, o strukturze przewozów i o potokach ładunków /lub podróżnych/ odnoszą się odpowiednio do przewozu podróżnych i towarów.

Osobnej wzmianki wymagają przewozy bagażu, przesyłek ekspresowych, czasopism itp. przesyłek, znacznych liczbowo, lecz nie wagowo. Przesyłki te przewozi się taborem osobowym, a przewóz ich unormowany jest w tych samych regulaminach co przewóz podróżnych. Tym okolicznościom przypisać należy, że także w statystyce wskazane przesyłki omawia się w dziale przewozu podróżnych i podobną metodą zbiera się materiał statystyczny. Statystyka przewozu omawianych przesyłek ogra-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



nicza się swoim znaczeniem przeważnie do potrzeb eksploatacyjnych przedsiębiorstw transportowych.

### 3. Podstawowe mierniki proste i złożone.

Dla wyrażenia rozmiaru przewozów służą następujące mierniki proste:

1/ dla przewozów pasażerskich: ilość podróżnych;

2/ dla przewozów towarowych: ilość przesyłek /ładunków/ i ich waga.

Ogólna waga przesyłek /ładunków/ przewiezionych w danym okresie czasu nazywa się masą towarową.

W pozostałych gałęziach gospodarki narodowej wyniki produkcji można przedstawić rozmiarowo i w oderwaniu od technologicznego procesu wytwarzania. W transporcie jest odmiennie. Sam tylko rozmiar przewozów nie wystarcza dla określenia wyników produkcyjnych.

Istotą transportu jest przenoszenie na odległość osób i rzeczy. Wiąże się to z pokonaniem odległości, a tym samym równa się wykonaniu pewnej pracy przewozowej, zwanej "przebiegiem." Przebiegi wyraża się w miernikach złożonych, w tzw. pasażero-kilometrach i tono-kilometrach. Przebieg jednego podróżnego lub jednej tony przesyłek na odległość taryfową n kilometrów wynosi n pasażero-km względnie n tono-km.

Praca przewozowa, wykonana dla przewiezienia określonej ilości podróżnych lub określonej ilości ton na różne odległości, równa się sumie pasażero-km lub tono-km, związanych z przewiezieniem danej ilości podróżnych lub danej ilości ton.

Omawiane wyżej przebiegi, jako uwzględniające przewóz samych tylko podróżnych lub wagę samych tylko przesyłek, nazywa się przebiegami netto; do przebiegów netto należą zatem "pasażero-km" i "tono-km netto".

Przebiegami brutto, uwzględniającymi ciężar brutto, tj. wagę własną jednostek taborowych i wagę przewożonych tymi jednostkami podróżnych lub przesyłek /ładunków/, zajmuje się statystyka pracy taboru.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Zauważyć należy, że w statystyce kolejowej odróżnia się przebiegi przesyłek /tj. tono-km netto/ taryfowe i eksploatacyjne. Przebieg taryfowy oblicza się mnożąc wagę przesyłki przez taryfową odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Przebiegi taryfowe są przedmiotem statystyki przewozów /ekonomicznej i eksploatacyjnej/ i na nich opierają się eksploatacyjne dochody kolei z przewozu osób i przesyłek.

Przebiegi eksploatacyjne oblicza się natomiast jako iloczyn wagi przesyłki i rzeczywiście przez przesyłkę przebytej drogi; są one z reguły o kilka %% większe od przebiegów taryfowych.

Podstawą do obliczenia przebiegów eksploatacyjnych są tzw. wykazy pracy parowozu; o tych wykazach i o przebiegach eksploatacyjnych będzie bliżej mowa w statystyce pracy taboru kolejowego.

Na przebiegach eksploatacyjnych winny opierać się plany zaopatrzenia materiałowego, zatrudnienia i rozchodów; także wyniki, obrazujące rozmiar i jakość pracy taboru kolejowego, ustalane są na podstawie przebiegów eksploatacyjnych.

## Podstawowe mierniki średnie.

Z podzielenia sumy pasażero-km lub tono-km, wykonanych na określonej sieci w danym okresie czasu, przez ilość przewiezionych podróżnych lub ton /tj. przez liczbę elementów / otrzymuje się <u>średnią odległość przewozu 1 podróżnego lub 1 tony przesyłek w kilometrach.</u>

Wskazana średnia arytmetyczna ważona jest równocześnie podstawowym miernikiem średnim.

Między trzema wielkościami: rozmiar przewozów, przebieg i średnia odległość przewozu w km - zachodzi przeto ścisła zależność; przy znanych tylko dwóch wielkościach, można przy pomocy zwykłego działania arytmetycznego obliczyć wielkość trzecią.

Średnia odległość przewozu 1 tony, obliczona dla całej masy przewozowej, jest dla wielu celów wielkością zbyt ogólną, którą uzupełnić należy ustaleniem średniej odległości

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



przewozu dla poszczególnych towarów lub grup towarowych, wchodzących w skład danej masy przewozowej. Także w statystyce przewozu podróżnych, prócz średniej odległości obliczonej dla ogółu przewiezionych podróżnych, ustala się osobno średnią odległość przewozu 1 podróżnego w ruchu dalekobieżnym, podmiejskim i ewentualnie miejscowym.

Według danych statystycznych za 1948 r. ogólna masa przewozowa kolei normalno-torowych P.K.P. wynosiła 114,3 miln. ton; węgla kamiennego, miału i koksu nadano do przewozu wewnątrz kraju 22,4 miln. ton a do wywozu za granicę 28,0 miln. ton.

Średnia odległość przewozu 1 tony dla ogółu przesyłek wynosiła 247 km, dla węgla kamiennego, miału i koksu wewnątrz kraju 230 km, dla węgla kamiennego i koksu za granicę 370 km.

Dane zawarte w powyższym zestawieniu pozwalają na wysnucie następujących wniosków:

1/ węgiel kamienny, miał i koks stanowią niemal połowę całej kolejowej masy przewozowej, wywierając tym samym przemożny wpływ na kształtowanie się średniej odległości przewozu rzeczonej masy przewozowej;

2/ większy rozmiar eksportu węgla kamiennego i koksu jest czynnikiem wydłużającym wysoce średnią odległość przewozu 1 tony przesyłek na P.K.P. ; bez tego eksportu średnia odległość przewozu całej pozostałej masy przewozowej /łącznie z węglem kamiennym, miałem i koksem dla zużycia wewnątrz kraju/kształtowałaby się na poziomie około 207 km, tj. na poziomie około 40 km niższym od rzeczywistego.

Ekonomiczne znaczenie średniej odległości przewozu jednej tony, obliczonej dla poszczególnych rodzajów towarów, polega na tym, że miernik ten przedstawia średnią odległość od miejsc produkcji danych towarów do miejsc zużycia, dalszej przeróbki lub wywozu. Jednym z celów planowania przewozów jest przewiezienie przypadającej masy towarowej przy możliwie najmniejszym nakładzie pracy przewozowej, wyrażonej w tono-km. Drogą wiodącą do tego celu jest wyrugowanie przewozów nieracjonalnych, jak przeciwbieżnych, nieprawidłowo przecinających się, zbytecznie dalekich i niektórych przewozów wtórnych.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Zewnętrznym wyrazem, świadczących o skuteczności podjętych w tym kierunku wysiłków, będzie skrócenie średniej odległości przewozu.

Walka o skrócenie średniej odległości przewozu posiada ogromne znaczenie dla przedsiębiorstw transportowych i dla gospodarki narodowej. Pomyślny wynik tej walki pozwala z jednej strony wykonać przypadające przewozy mniejszym nakładem pracy przewozowej, mniejszą ilością taboru, paliwa itp., z drugiej zaś strony pozwala zmniejszyć te wydatki gospodarki narodowej, które związane są z obrotem towarów.

Wspomniano już o tym we Wstępie, że dla pełniejszego przedstawienia takiej charakterystyki, jaką są różnego rodzaju wielkości średnie, potrzebna jest znajomość zasięgu zmienności, ponieważ taka sama średnia wystąpić może w dwóch szeregach rozdzielczych, różnych co do swej struktury. Odnosi się to również do średnije odległości przewozu.

Dla niektórych celów, zwłaszcza taryfowych, dużą wagę, oprócz średniej odległości przewozu posiada mianowicie znajomość, jak ilościowo i procentowo masa przewozowa /cała lub określonych towarów/ rozkłada się na poszczególne strefy odległościowe. W ułożonym w tym celu szeregu rozdzielczym, poszczególnymi członkami szeregu są strefy odległościowe, zaś wielkość masy przewozowej, wyrażona w tonach lub udziale %-wym, a przypadająca na poszczególne człony szeregu jest częstością.

Podobny szereg rozdzielczy ułożyć można również dla danych odnoszących się do przewozu podróżnych.

Z zestawień sporządzonych w ten sposób wynika następujący obraz:

a/ w przewozie podróżnych największe nasilenie /częstość/ wykazują początkowe /najkrótsze/ strefy odległościowe; w miarę wzrostu odległości ilość podróżnych w następnych strefach szybko maleje;

b/ w przewozach towarów największe nasilenie wykazują strefy środkowe, nie odbiegające wiele od średniej odległości przewozów jednej tony.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Tłumaczy się to tym, że przewóz podróżnych odbywa się przeważnie wewnątrz poszczególnych obszarów gospodarczych lub rejonów podmiejskich, przewóz natomiast towarów związany jest na ogół z wymianą między różnymi obszarami gospodarczymi, a tym samym odbywa się na odległościach znacznie większych, niż obserwowane w ruchu podróżnych.

## Współczynniki i wskaźniki

Dla oceny osiągniętych wyników przewozowych i stanów rzeczy związanych z przewozami statystyka przewozów posługuje się w opisie następującymi współczynnikami i wskaźnikami:

1/ Współczynnik wydajności przewozowej z 1 km. ; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość odprawionych podróżnych lub ilość ton przesyłek, nadanych do przewozu na określonej linii /sieci/ w danym okresie czasu, przez długość linii/sieci/, wyrażoną w kilometrach.

2/ Współczynnik natężenia przewozu podróżnych lub towarów na 1 km. ; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość pasażero-km lub tono-km, wykonanych na określonej linii /sieci/ w danym okresie czasu, przez długość linii /sieci/, wyrażoną w kilometrach.

Oba powyższe współczynniki wykazują bardzo znaczną rozpiętość między wielkościami, obliczonymi dla linii magistralnych, dla pozostałych linii pierwszorzędnych i dla linii drugorzędnych.

3/ Współczynnik wydajności przewozowej na 1 mieszkańca; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość odprawionych podróżnych lub ilość ton przesyłek nadanych do przewozu na sieci określonego obszaru lub na całej sieci w danym okresie czasu, przez liczbę ludności danego obszaru lub całego kraju.

Obliczona wielkość współczynnika przedstawia za tym średnią liczbę przejazdów /wyjazdów/ lub średnią ilość ton nadanych przesyłek na głowę ludności obszaru lub kraju.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Będący w mowie współczynnik stosuje się dla przewozu poszczególnymi środkami transportowymi oraz dla przewozu wszystkimi środkami transportowymi łącznie.

4/ Wskaźnik zdolności przewozowej towaru jest stosunkiem wyrażonym w procentach, między masą przewozową określonego towaru w danym okresie czasu /zazwyczaj rocznym/ a ogólną masą tego towaru, pochodzącą ze zbiorów, produkcji lub przewozu. Rzeczony wskaźnik określa za tym procentowo tę część ogólnej rozporządzalnej masy danego produktu, która przechodzi do obrotu jako przedmiot przewozu bądź jednym środkiem transportowym, bądź wszystkimi środkami transportowymi łącznie. Wielkość wskaźnika, obliczonego dla ostatnio wskazanego przypadku, będzie tylko wówczas poprawna, o ile wyeliminuje się podwójne lub wielokrotne liczenie tej samej przesyłki, przewożonej kolejno dwoma lub więcej środkami transportowymi w toku jednego procesu przewozowego.

Dla niektórych towarów lub grup towarów, nie przewożonych zazwyczaj bezpośrednio do ostatecznych odbiorców, lecz do składów lub dalszej przeróbki, wskaźnik zdolności przewozowej kolejowej w następstwie wtórnych przewozów przekracza niejednokrotnie 100 %, dochodząc np. w przypadku papieru lub wyrobów z papieru do około 400 %,

## 4. Struktura i nierównomierność przewozów, przewozy nieracjonalne.

### Nierównomierność przewozów.

Natężenie przewozów na danym odcinku lub sieci, zmienia się w poszczególnych miesiącach roku i w poszczególnych dniach miesiąca. Główną przyczyną nierównomierności w poszczególnych miesiącach jest wpływ pór roku na wielkość i strukturę masy przewozowej oraz na średnią odległość przewozu jednej tony przesyłek /zjawisko sezonowości/. Zmiany natężenia w poszczególnych dniach miesiąca przypisać należy kilku przyczynom, jak dniom świątecznym, większemu naładowaniu przy końcu miesiąca itp.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Stopień nierównomierności przewozów wyraża się współczynnikiem nierównomierności, przy czym za podstawę obliczania wielkości tego współczynnika służy albo rozmiar przewozów albo ilość przebiegów.

W pierwszym przypadku współczynnik nierównomierności przewozów jest stosunkiem, jaki zachodzi między rozmiarem przewozów w miesiącu wzmożonego lub szczytowego nasilenia przewozów, a średnim miesięcznym rozmiarem w ciągu roku. Stosunek ten wynosił w latach ubiegłych dla normalnotorowych kolei PKP około 1,22 do 1,25 dla miesięcy szczytu jesiennego /październik, listopad/.

W drugim przypadku współczynnik nierównomierności przewozów jest stosunkiem jaki zachodzi między ilością przebiegów w miesiącu wzmożonego lub szczytowego natężenia przewozów, a średnią miesięczną ilością przebiegów w ciągu roku.

Wielkość współczynnika opartego na rozmiarze przewozów różni się zazwyczaj nieco od wielkości współczynnika, obliczonego dla tego samego miesiąca, lecz opartego na przebiegach. Stosunkowo większe różnice wystąpić mogą w obliczeniach dla miesięcy szczytu jesiennego, w których przewozi się dużą ilość produktów rolnych na odległość znacznie krótszą od średniej odległości przewozu jednej tony przesyłek w ciągu całego roku /np. buraki cukrowe/.

Nierównomierność przewozu powoduje, że przedsiębiorstwa transportowe dla pokonania przewozów w okresach szczytowych posiadać muszą odpowiednie rezerwy w przelotności linii, w taborze, personelu, itp. Wobec zjawiska nierównomierności przewozów, powodowanego wpływami pór roku, niedopuszczalne jest zajmowanie stanowiska biernego, polegającego na dostosowaniu środków materialnych, zatrudnienia itd., do każdoczesnego, nieregulowanego rozmiaru przewozów; przeciwnie, drogą odpowiedniego planowania przewozów szczególnie po stronie użytkowników transportu, dążyć należy energicznie do wyrównania przewozów na przestrzeni całego roku.

Jest rzeczą oczywistą, że rezultatem takiej akcji nie będzie zupełne usunięcie nierównomierności przewozów, lecz stopień tej nierównomierności i okresy /miesiące/ zwiększo-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



nego nasilenia przewozów winny być kształtowane planowo w dostosowaniu do rozwoju i potrzeb życia gospodarczego kraju oraz do warunków racjonalnej eksploatacji środków transportowych.

Znaczniejsze wyrównanie natężenia przewozów w poszczególnych dniach miesiąca możliwe jest do osiągnięcia przez wprowadzenie nieprzerwanej pracy za - i wyładowczej także w dnie świąteczne, skrupulatniejsze opracowywanie i wykonywanie operatywnych planów przewozowych, itp.

## Przewozy nieracjonalne.

Do nieracjonalnych zalicza się przewozy, które powodują zbędny przebieg ładunków lub zbytecznie daleki, albo komplikują pracę eksploatacyjną chociażby bez równoczesnego zwiększenia przebiegu ładunku.

Do przewozów nieracjonalnych należą w szczególności:

1/ Przewozy przeciwbieżne jawne lub skryte. Jawnie przeciwbieżnymi zwą się przewozy takich samych towarów, odbywające się po tym samym odcinku drogi w przeciwnych kierunkach; skrycie przeciwbieżnymi są one wtedy, gdy przewóz odbywa się w przeciwnych kierunkach różnymi odcinkami sieci.

2/ Przewozy z nieprawidłowym przecinaniem lub zlewaniem się potoków podobnych ładunków, tj. pociągające za sobą zbytecznie daleki przebieg. Np. przewóz takich samych wyrobów stalowych walcowanych ze Skarżyska Kam. przez Koluszki do Łodzi i z Katowic przez Koluszki do Warszawy, zamiast ze Skarżyska Kam. do Warszawy i z Katowic do Łodzi.

3/ Zbytecznie dalekie przewozy, dokonywane z oddalonego źródła towarów, mimo, że miejsce przeznaczenia zaopatrzyć można w takie same towary ze źródeł towarowych leżących bliżej.

4/ Przewozy kolejowe, niewykonane pociągami zwartymi, mimo istniejących ku temu możliwości.

5/ Przewozy, dla których wybrano nieodpowiedni środek transportowy, chociaż w dyspozycji był środek odpowiedniejszy, np. krótkobieżne przewozy dokonane koleją zamiast samochodem.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



6/ Przewozy wtórne, kiedy ten sam towar przewozi się dwu - lub wielokrotnie w następstwie złej organizacji dystrybucyjnej, nieprawidłowego rozmieszczenia składów, itp.

Usunięcie przewozów nieracjonalnych jest w swoich skutkach jednoznaczne stworzeniu znaczniejszych rezerw przewozowych. Rozwiązanie tego zagadnienia zależy od współdziałania przedsiębiorstw transportowych z użytkownikami transportu, planującymi przewozy oraz z organami nadzorczymi.

Do zadań statystyki przewozów należy natomiast opracowanie zestawień statystycznych w takim układzie, który umożliwiałby wykrywanie przewozów nieracjonalnych. Do takich opracowań należą w pierwszym rzędzie zestawienia obrazujące potoki ładunków.

## 4. Struktura przewozów.

W ustępie p.t. "Podział przewozów" była mowa o przyczynach uzasadniających przyjęcie podziału na przewóz osób i przewóz towarów, tj. na dwie odrębne, w pewnym sensie jednorodne zbiorowości, które można tym samym ilościowo opisać i scharakteryzować przy pomocy przyjętych w statyce przewozów mierników, przeciętnych, itp.

Zjawiska masowe, jakimi są przewozy osób i przewozy towarów, mogą być jednak poddane dalszemu grupowaniu według określonych punktów widzenia, celem ustalenia ich struktury, czyli składu. Otrzymane w ten sposób nowe, jednorodne pod względem przyjętej cechy zbiorowości można z kolei ilościowo opisać lub scharakteryzować przy pomocy znanych już mierników, współczynników, itd.

Z punktu widzenia eksploatacji uzasadniony jest np. podział przewozu osób koleją na ruch podmiejski, dalekobieżny i ew. miejscowy - z uwagi na odmienne wymagania co do rodzaju użytego taboru, inne rozmieszczenie w czasie kursujących pociągów, itd. Z punktu widzenia ekonomicznego i taryfowego musi być uwzględniony podział przewozów towarowych na przewóz przesyłek (ładunków) handlowych, gospodarczych i innych.

Powyższe dwa przykłady świadczą dowolnie, że dochody i rozchody przedsiębiorstwa zależą nie tylko od rozmiaru prze-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



wozów i wielkości przebiegów, lecz w dużym stopniu także od struktury przewozów. Inaczej kształtują się bowiem dochody z przewozem podróżnych w ruchu dalekobieżnym, inaczej zaś w ruchu podmiejskim, korzystających przeważnie z dalekoidących ulg taryfowych. Różne będą także w obu przypadkach jednostkowe koszty własne.

W następstwie swoistych różnic technicznych i eksploatacyjnych występujących pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi, odmienne mogą być także punkty widzenia, według których nastąpić winno grupowanie materiału.

Poniższe zestawienie wskazuje przykładowo niektóre wchodzące w rachubę grupowania:

Przewóz podróżnych.

w transporcie kolejowym:
a/ przewozy trakcją parową lub elektryczną,
b/ ruch dalekobieżny, podmiejski i ew. miejscowy,
c/ w komunikacji krajowej, zagranicznej,

w transporcie samochodowym:
a/ przewozy liniowe i nieregularne
b/ w ruchu samodzielnym lub zastępczym

w żegludze śródlądowej:
a/ przewozy regularne, nieregularne i ew. brzegowe.

w lotnictwie:
a/ przewozy regularne i nieregularne
b/ w komunikacji krajowej, zagranicznej

Przewóz przesyłek /towarów/

w transporcie kolejowym:
a/ przesyłki handlowe, gospodarcze i in.
b/ według rodzaju komunikacji: przewóz wewnątrz kraju, wwóz i wywóz drogą morską lub lądową, tranzyt.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



c/ przewozy własne i kombinowane z udziałem innych środków transportowych,

d/ według rodzajów przewożonych towarów

w żegludze śródlądowej:

a/ statkami pas.-towarowymi, barkami, tratwami,

b/ wewnątrz kraju, wywóz drogą morską lub lądową, wwóz drogą morską lub lądową, tranzyt,

d/ przewozy własne i kombinowane z udziałem innych środków transportowych,

e/ taborem własnym, taborem najętym,

f/ według rodzajów przewożonych towarów,

w transporcie samochodowym:

a/ w ruchu miejskim, obszarowym i liniowym,

b/ przewozy własne, przewozy wykonane przez wynajem taboru,

c/ w ruchu samodzielnym, uzupełniającym i zastępczym,

d/ według rodzaju przewożonych towarów.

Z uwagi na wielostronne zainteresowanie strukturą przewozów, zestawienia statystyczne winny strukturę przewozów naświetlać w przekrojach niezbędnych dla potrzeb analizy i planowania oraz dostatecznie strukturę scharakteryzować.

Struktura przewozów w poszczególnych środkach transportowych ulega stosunkowo niewielkim zmianom w następujących po sobie okresach rocznych. Duże wahania występują natomiast w strukturze w zależności od pory roku. W związku z tym statystyka przewozów nie może ograniczać się do przedstawienia

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



struktury w globalnych, rocznych cyfrach, lecz zobrazować musi strukturę także w poszczególnych kwartałach roku i miesiącach.

Szczególne znaczenie posiada grupowanie przewozów towarowych według rodzaju przewiezionych towarów omówione z tej przyczyny osobno, w ustępie następnym.

## 5. Klasyfikacja towarów i potoki ładunków.

### Klasyfikacja towarów.

Nomenklatura statystyczna przewożonych towarów opiera się na nomenklaturze taryfowej danego przedsiębiorstwa transportowego. Pochodzi to stąd, że materiałem statystycznym są albo dokumenty przewozowe, albo oparte na tych dokumentach osobne zapiski statystyczne /karty rejestracyjne/.

Szczegółowa nomenklatura przewożonych towarów obejmuje kilkadziesiąt tysięcy oznaczeń. Sporządzanie zestawień statystycznych w t.zw. rodzajowej statystyce towarów według pełnej indywidualizacji byłoby żmudne i nader kosztowne, a dla celów statystycznych zgoła zbędne. W tych warunkach statystyka dążyć musi do uproszczenia zestawień przez ujęcie wszystkich przewożonych towarów w niewielką stosunkowo ilość grup, czyli w ramy t.zw. klasyfikacji.

Takie usystematyzowanie przewożonych towarów natrafia o tyle na trudności, że klasyfikacja towarów posiada podstawowe znaczenie zarówno dla ekonomicznej statystyki przewozów, jako - też dla przedsiębiorstwa transportowego, lecz z odmiennych punktów widzenia.

Ekonomiczna statystyka przewozów przykłada w szczególności wagę do tego:

1/ by do poszczególnych grup towarowych zaliczone zostały towary pokrewne pod względem ekonomicznym, jak wytwory pochodzenia mineralnego, rolnego, leśnego, poszczególnych gałęzi przemysłu, itd.

2/ by nomenklatura towarów, stosowana w statystyce róż-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



nych środków przewozowych była jednolita i zgodna w miarę możności z nomenklaturą, używaną w pozostałych dziedzinach gospodarki narodowej.

Inne znaczenie posiada klasyfikacja towarów dla przedsiębiorstwa transportowego, przy czym z kolei odróżnić należy punkt widzenia eksploatacyjny od taryfowego.

Dla celów eksploatacji klasyfikacja towarów winna przede wszystkim dostarczyć danych o tym, jakiego rodzaju tabor, a także urządzenia załadunkowe i przeładunkowe potrzebne są do wykonania przewozów. W związku z tym klasyfikacja powinna posiadać taki układ, by w tych samych grupach statystycznych umieszczone były towary następującego rodzaju:

a/ nadające się do przewozu jednostkami taborowymi tego samego typu lub nawet tej samej ładowności;

b/ których jednostkowy koszt własny przewozu jest równy;

c/ które nadawane są do przewozu jednocześnie /np. równomiernie w ciągu całego roku lub w określonych sezonach/.

Potrzebom eksploatacyjnym odpowiada przeto najlepiej klasyfikacja, która ogranicza się do niewielkiej stosunkowo ilości grup towarowych, zestawionych według wskazanych wyżej kryteriów.

Dla celów taryfowych natomiast - klasyfikacja towarów winna być bardziej zróżnicowana, przy czym w tych samych grupach statystycznych winny być ujęte:

a/ towary pokrewne rodzajowo;

b/ posiadające pokrewne znaczenie pod względem gospodarczym;

c/ których jednostkowy koszt własny przewozu jest równy.

Wobec rozbieżności potrzeb eksploatacyjnych i taryfowych klasyfikacja przewożonych towarów powinna być opracowana osobno dla każdej z tych służb przy pełnym uwzględnieniu wskazanych cech podziału.

W chwili obecnej rodzajowa statystyka towarów przewożonych na kolejach PKP. ujęta jest w 261 pozycjach podzielonych

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



na 66 grup. Odpowiada ona przede wszystkim potrzebom taryfowym.

Dla pozostałych środków transportowych przyjęto od niedawna dla rodzajowej statystyki towarów nomenklaturę kolejową oraz podobny układ pozycji i grup z uproszczeniami dostosowanymi do potrzeb i właściwości danego środka transportowego.

## Potoki ładunków i podróżnych.

Między poszczególnymi gospodarczymi obszarami kraju /przemysłowymi, rolniczymi, leśnymi/ lub między województwami, powiatami odbywa się żywa wymiana towarów, polegająca na wywozie towarów, produkowanych w danym obszarze w nadmiarze w stosunku do własnych potrzeb obszaru, - przy równoczesnym przywozie towarów deficytowych w tym obszarze. Międzyobszarowe przewozy towarów są przy tym na ogół niepomiernie większe rozmiarem od przewozów śródobszarowych, biorących początek i kończących się wewnątrz danego obszaru.

Międzyobszarowa i śródobszarowa wymiana towarów wyraża się w postaci t.zw. potoków ładunków, pod którymi rozumieć należy ilość ton ładunków, przewiezionych w jednostce czasu /rok, miesiąc, kwartał, doba/ w określonym kierunku przez dany punkt, stację, port, odcinek, linię, itp.

Potoki ładunków mogą być opracowane albo zbiorowo dla ogółu wszystkich przewiezionych ładunków albo dla określonych rodzajów ładunków.

Natężenie potoków ładunków w tym samym punkcie /odcinku linii/ bywa zazwyczaj różne w zależności od kierunku. Kierunek o większej ilości ładunków lub ładunków określonego rodzaju - nazywa się kierunkiem ładownym, kierunek przeciwny natomiast - kierunkiem próżnym. Przy rozpatrywaniu potoków ładunków z punktu widzenia użytego taboru, mogą zajść przypadki, że np. kierunek ładowny dla wagonów cystern, jest kierunkiem próżnym dla węglarek.

Statystycznie i graficznie można przedstawić potoki ładunków za pomocą kilku sposobów.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



Do rzędu statystycznych sposobów zaliczyć należy także współczynnik średniego natężenia przewozu towarów na 1 km według poszczególnych odcinków, linii.

Ważnym elementem potoku ładunków jest obrót przesyłek w punktach węzłowych i przeładunkowych.

Bardzo dobrym sposobem dla zobrazowania potoków ładunków są również tablice korelacyjne. Określają one w szczególności potoki ładunków z punktu widzenia przewozowej łączności między poszczególnymi stacjami, przystaniami, odcinkami, obszarami itp. Najprostszym sposobem zestawienia tablicy korelacyjnej jest tablica szachowa, w której jako "podmiot" tablicy /"od"/ figurują stacje, linie, obszary, itd. nadania towarów, a jako orzeczenie /"do"/ stacje, linie itd. przeznaczenia towarów.

Potokiem podróżnych nazywa się ilość podróżnych, przewiezionych w jednostce czasu w określonym kierunku przez dany punkt, stację, port, odcinek, linię, itp.

Dla statystycznego określenia potoku podróżnych używa się także współczynników:

1/ Średniego natężenia przewozu podróżnych na 1 km według poszczególnych odcinków, linii;

2/ częstotliwości ruchu; - współczynnik ten przedstawia ilość pociągo-kilometrów wykonanym na określonym odcinku w danym okresie czasu, podzieloną przez długość eksploatacyjną odcinka.

Dla określenia potoku podróżnych sam współczynnik częstotliwości ruchu nie wystarcza; należy ponadto uwzględnić średnie zaludnienie pociągów osobowych, autobusów, statków, itp.

Ważnym również elementem potoku podróżnych jest ogólna liczba podróżnych w punktach węzłowych /punktach przesiadania/.

W sposób graficzny potok ładunków przedstawiony bywa zazwyczaj w formie jednej lub więcej linii pociągniętych na mapie po obu stronach drogi przewozu. Szerokość pociągniętych linii odpowiada według przyjętej w danym przypadku skali roz-

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4



miarowi potoku ładunków, a przyjęty kolor oznacza rodzaj przewożonych towarów. Podobnie oznacza się również potok próżnych jednostek taborowych. Kierunek potoku ładunktów lub próżnych jednostek taborowych, pokrywa się z obowiązującym kierunkiem ruchu.

W sposób wyżej opisany przedstawić można również potoki podróżnych, przy czym kolory obrazować będą strukturę przewozu podróżnych.

Periodycznie opracowane zestawienia liczbowe i graficzne, obrazujące potoki ładunków i próżnych jednostek taborowych są nieodzowne dla celów eksploatacyjnych przedsiębiorstwa transportowego, umożliwiając:

1/ Określenie, w jakim stopniu dany odcinek wykorzystany jest dla pracy przewozowej. Zważyć przy tym należy, że na rozmiar potoku ładunków w granicach danego odcinka składają się:

a/ przesyłki związane z przewozem miejscowym /w granicach odcinka,

b/ przesyłki pochodzące z miejscowego załadunku, a wybiegające poza dany odcinek,

c/ przesyłki, pochodzące z innych odcinków, a przeznaczone do wyładunku na danym odcinku,

d/ przewozy tranzytowe przez dany odcinek.

2/ Ustalenie, jakie towary i w jakich ilościach przewożone są danym odcinkiem, jaki jest kierunek ładowny i kierunek próżny dla tych towarów.

3/ Zobrazowanie źródeł powstawania i punktów /odcinków/ końcowych dla określonych potoków ładunków.

4/ Przeprowadzenie systematycznej analizy pracy przewozowej poszczególnych odcinków.

5/ Usuwanie nieracjonalnych przewozów ładunków i próżnego taboru.

---oOo---

STAT

Sanitized Copy Approved for Release 2010/04/28 : CIA-RDP80T00246A040300810001-4