

II- 2UiRD- 1923-26/2



No 21

ZBIÓR USTAW
I
ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH

WYDANYCH
OD DNIA 1 STYCZNIA 1923 ROKU
DO DNIA 1 STYCZNIA 1926 ROKU

ZEBRAŁ

INŻ. MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ
DYREKTOR DEPARTAMENTU DROGOWEGO
MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH

TOM II

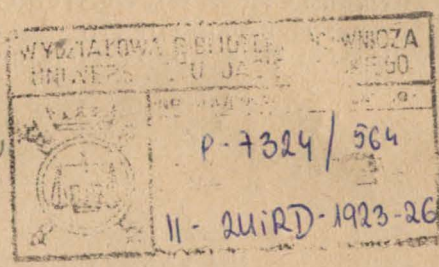
Wydz. Bibl. Prawnicza
1806078505

Biblioteka
Państwowego Zarządu Wodnego w Krakowie
Dział Administracyjny L. inw. 21

WARSZAWA 1926
NAKŁADEM I CZCIONKAMI POMORSKIEJ DRUKARNI ROLNICZEJ S. A., TORUŃ


PAŃSTWOWY ZARZĄD


Nr. 1


P-7324/564
II-2MiRD-1923-26/2

Przedmowa.

Książka niniejsza stanowi dalszy ciąg „Zbioru Ustaw i Rozporządzeń Drogowych" wydanego na początku 1922 r. jako jeden z tomów „Biblioteki Komunalnej Wende'go". Tom ten zawierał zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych, wydanych przez władze Polskie za okres od 12 listopada 1918 r., do 1 stycznia 1923 r.

Niniejsza książka zawiera zbiór ustaw i rozporządzeń, tyczących się gospodarki drogowej, jakie wydane zostały w czasie od 1 stycznia 1923 r. do 1 stycznia 1926 r.

Jak w pierwszym tomie, tytuły ustaw i rozporządzeń drukowane są tłustym drukiem, tekst — garmontem, wszelkie zaś skróty i streszczenia petitem. —

Warszawa, w styczniu 1926 r.

M. NESTOROWICZ

SPIS RZECZY.

CZĘŚĆ PIERWSZA

ROZDZIAŁ I. USTAWY I ROZPORZĄDZENIA Z MOCĄ USTAW.

Str.

1. Wyjątki z ustawy elektrycznej z dnia 21 maja 1922 r. . 1
2. Wyjątki z ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r. . 2
3. Konwencja Międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego z 1909 r. 2
4. Oświadczenie Rządowe z dnia 7 lipca 1923 r. w przedmiocie przystąpienia Rzplitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Samochodowej 10
5. Ustawa z dnia 1 maja 1923 r. w sprawie środków prawnych od orzeczeń władz administracyjnych 10
6. Wyjątki z ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych . . 12
7. Wyjątki z ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie 17
8. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dnia 17 czerwca 1924 r. o obowiązku i sposobie pokrywania wydatków przez związki komunalne 19
9. Wyjątki Rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 27-go sierpnia 1924 r. o udzielaniu poręki państwowej na listy zastawne, obligacje i inne zobowiązania 23
10. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 10 grudnia 1924 r. o reorganizacji Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie 23

ROZDZIAŁ II. ORZECZENIA NAJWYŻSZEGO TRYBUNAŁU ADMINISTRACYJNEGO.

1. Orzeczenie Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 18 lutego 1925 r. w sprawie specjalnych opłat drogowych 26

CZĘŚĆ DRUGA

ROZDZIAŁ III. ROZPORZĄDZENIA I OKÓLNIKI DOTYCZĄCE ADMINISTRACJI DROGOWEJ.

a) ROZPORZĄDZENIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI ADMINISTRACJI DROGOWEJ.

Str.

1. Rozporządzenie w sprawie Statutu Organizacyjnego Ministerstwa Robót Publicznych 29
2. Rozporządzenie o zniesieniu Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych w Stanisławowie i Tarnopolu 32
3. Rozporządzenie o organizacji władz administracyjnych II instancji 32
4. Rozporządzenie o utworzeniu Rad wojewódzkich w województwach: nowogródzkiem, poleskiem, wołyńskiem i wileńskiem 36
5. Rozporządzenie o przekazaniu wojewodom w województwach wschodnich nadzoru nad działalnością związków komunalnych 39
6. Okólnik w sprawie dojazdów kolejowych na terenie województw małopolskich 40
7. Zarządzenie w przedmiocie reorganizacji administracji dróg państwowych i samorządowych na terenie województw małopolskich 40
8. Zarządzenie w sprawie organizacji administracji dróg samorządowych na terenie województw małopolskich . . 45

b) RÓŻNE ROZPORZ. CHARAKTERU ADMINISTRACYJNEGO.

9. Okólnik w sprawie sposobów ogłaszania rozporządzeń władz państwowych 46
10. Okólnik w sprawie pracy więźniów przy budowie dróg i w kamieniołomach 48
11. Okólnik w sprawie stosowania ustawy o przymusowem dostarczaniu środków przewozowych do robót drogowych . 49
12. Okólnik w sprawie wypożyczania maszyn drogowych państwowych samorządom 49
13. Rozporządzenie w sprawie rozciągnięcia na ziemię wileńską dekretu o wywłaszczeniu gruntów na cele publiczne z dnia 7 lutego 1919 r. 50
14. Okólnik w sprawie korzystania z przewozów osób wojsk. 51
15. Rozporządzenie o rozciągnięciu na ziemię wileńską rozporządzenia o spółkach drogowych 51
16. Okólnik w sprawie przestrzegania przepisów porządkowych na drogach publicznych 52
17. Wykaz długości dróg bitych i gruntowych państwowych, wojewódzkich i powiatowych według województw . . 53

Str.

18. Uzupełnienia i sprostowania w sieci dróg wojewódzkich do spisów umieszczonych na str. 62—68 pierwszego tomu „Zbioru ustaw i rozporządzeń drogowych" 54
19. Rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia na wypadek bezrobocia robotników sezonowych 54
20. Okólnik w sprawie uzyskania obniżki na roboty budowlane 55
21. Wyjaśnienie w sprawie oznaczania pory roku wolnej od robót polnych, podczas której wolno żądać przymusowego dostarczania środków przewozowych 56
22. Okólnik w sprawie zawierania trzyletnich kontraktów na dostawy kamienia i tłucznia dla utrzymania dróg państwow. 57
23. Okólnik w sprawie przetargów za roboty i dostawy . . 58
24. Okólnik w sprawie wadjów, kaucyj i zaliczek . . . 58
25. Rozporządzenie (Wyjątek) w sprawie zabezpieczania na wypadek bezrobocia 60
26. Okólnik w sprawie oddawania robót i dostaw z przetargu 61
27. Okólnik w sprawie ubezpieczeń pracowników na wypadek bezrobocia 61

c) ROZPORZĄDZENIA TYCZĄCE SIĘ SŁUŻBY DROGOWEJ.

28. Okólnik w sprawie obsadzania posad przez inwalidów wojennych 62
29 Rozporządzenie Rady Ministrów o służbie przygotowawczej i egzaminach kandydatów na stanowiska kategorji I państwowej służby technicznej w dziale M. R. P. . . . 63
30. Rozporządzenie o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska administracyjne II kategorji w służbie państwowej 68
31. Okólnik w sprawie kwalifikacyj państw. służby drogowej 73
32. Rozporządzenie o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska I kategorji w państwowej służbie administracyjnej 73
33. Rozporządzenie o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska I kategorji w państwowej służbie technicznej w dziale M. R. P. 78
34. Okólnik w sprawie umów z dróżnikami i strażnikami rzecznymi w b. zaborze austrjackim 82
35. Okólnik w sprawie umów z niższą służbą drogową na terenie b. zaboru rosyjskiego 87
36. Okólnik w sprawie dodatków budowlanych dla kierowników robót 89

d) ROZPORZ. DOTYCZĄCE SIĘ FINANSÓW DROGOWYCH.

37. Upoważnienie Wojewody Śląskiego do wprowadzania opłat mytniczych 90
38. Okólnik w sprawie warunków udzielania przez M. R. P. pożyczek na cele drogowe 90

39. Okólnik w sprawie procentów od pożyczek na cele drogowe, udzielanych przez M. R. P. . . . . Str. 91
40. Okólnik w sprawie używania na inne cele przez związki samorządowe dotacyj i pożyczek uzyskanych na cele drogowe 92
41. Okólnik w sprawie rachunkowości drogowej samorządów 92
42. Okólnik w sprawie statutów o specjalnych opłatach drogowych 97
43. Rozporządzenie wykonawcze do ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych 104
44. Okólnik w sprawie stosowania statutów o opłatach drogowych 106
45. Wyjaśnienie w sprawie specjalnych opłat drogowych . 108
46. Okólnik w sprawie zmiany statutu wzorowego o opłatach i dopłatach drogowych 109

e) PRZEPISY TYCZĄCE SIĘ KAR I GRZYWIEN.

47. Zmiany w wysokości grzywien za przekroczenia ustawy o przepisach porządkowych 112
48. To samo 112
49. To samo 115
50. To samo 123
51. To samo 124
52. Okólnik M. R. P. w sprawie grzywien za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych . . 127
53. Wyjaśnienie w sprawie grzywien za przekroczenie ustawy o przymusowem dostarczaniu podwód dla celów drogowych 127
54. Okólnik w sprawie zarachowywania dochodów z grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach . 128

ROZDZIAŁ IV. PRZEPISY O RUCHU NA DROGACH.

55. Rozporządzenie o ruchu samochodów w Krakowie . . 129
56. Okólnik o karach nakładanych za przekroczenia przepisów o ruchu samochodów 130
57. Okólnik o zawiadamianiu władz administracyjnych o skazujących wyrokach za przekroczenia przepisów o ruchu samochodów 130
58. Rozporządzenie o częściowej zmianie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych 131
59. Okólnik w sprawie wzmocnienia nadzoru nad ruchem na drogach 131
60. Okólnik w sprawie znaków rejestracyjnych 132
61. Okólnik w sprawie książeczek doniesień o przekroczeniach przepisów porządkowych 133
62. Okólnik w sprawie próbnych numerów dlo samochodów 136

63. Rozporządzenie o częściowej zmianie przepisów o ruchu samochodów . . . . . Str. 136
64. Rozporządzenie o podatku od samochodów na obszarze województwa śląskiego 137
65. Rozporządzenie Magistratu m. Krakowa w sprawie ruchu samochodów 139
67. Rozporządzenie o używaniu i ochronie dróg . . . 139
68. Rozporządzenie o uregulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. Warszawy 151
69. Oświadczenie rządowe w sprawie przystąpienia Irlandji do międzynarodowej konwencji samochodowej 153
70. Oświadczenie rządowe w sprawie przystąpienia Zagłębia Sarry do Międzynarodowej Konwencji Samochodowej . 153
71. Okólnik w sprawie opłat za egzamina kandydatów na kierowców samochodowych 154
72. Rozporządzenie w sprawie kwalifikacyj kandydatów na kierowców samochodowych 154
72. Oświadczenie rządowe w sprawie przystąpienia osad Indyj francuskich do Międzynarodowej Konwencji Samochodowej 155
74. Rozporządzenie w sprawie zmiany wysokości opłat rejestracyjnych od samochodów 156
75. Rozporządzenie w sprawie szybkości samochodów na ulicach m. Krakowa 156
76. Okólnik w sprawie rogatek na drogach publicznych na granicach Rzeczypospolitej 157
77. Wyjaśnienie w sprawie praktyki kandydatów na kierowców samochodowych 158
78. Rozporządzenie w sprawie używania i ochrony dróg w województwie stanisławowskiem 158
79. Rozporządzenie w sprawie ruchu pojazdów mechanicznych przez granicę Rzeczypospolitej 159
80. Rozporządzenie o zmianie przepisów o wydawaniu kart rowerowych 160
81. Rozporządzenie o ruchu ulicznym w m. stoł. Warszawie 161
82. Okólnik w sprawie dopuszczenia silnych świateł samochodowych na niektórych ulicach miast 170
83. Okólnik w sprawie rejestracji samochodów zakupionych w Gdańsku lub tam poprzednio zarejestrowanych . . 171
84. Okólnik w sprawie statystyki ruchu drogowego . . . 171
85. Okólnik o sygnałach ręcznych przy regulowaniu ruchu samochodowego 177

ROZDZIAŁ V. PRZEPISY TECHNICZNE.

86. Wzór do obliczenia otworów przepustów 179
87. Okólnik w sprawie przejazdów kolejowych . . . 183
88. Okólnik o zabezpieczeniu ruchu na wysokich nasypach . 184

Str.
89. Okólnik o zabezpieczaniu drzewa w mostach od gnicia . 185
90. Okólnik w sprawie święta sadzenia drzew 186
91. Instrukcja o prowadzeniu linij telegraficznych i telefonicznych wzdłuż dróg publicznych 189
92. Okólnik o pomocy dla Państwowego Instytutu Geologicznego 190
93. Rozporządzenie o prowadzeniu linij elektrycznych prądu silnego 191
94. Okólnik o należytem utrzymywaniu nawierzchni dróg bitych 192
95. Okólnik o trybie udzielania pozwoleń na urządzenia elektryczne 193
96. Okólnik o wykorzystaniu walców drogowych . . . 194
97. Rozporządzenie o używaniu i ochronie dróg . . . 195
98. Okólnik w sprawie bezpieczeństwa przy naprawie dróg i mostów 196
99. Okólnik w sprawie kilometrowania i numeracji dróg . . 196
100. Rozporządzenie o skrzyżowaniu dróg publicznych z kolejami żelaznemi 197
101. Okólnik w sprawie zmniejszenia kosztów budowy państwowych dróg bitych 202
102. Okólnik w sprawie ułatwienia ruchu kolarskiego (rowerów) na drogach publicznych 203
103. Rozporządzenie o przepisach co do odległości budowli od dróg publicznych i co do ścieków przydrożnych . . . 205
104. Przepisy o budowie i utrzymaniu mostów drogowych . . 208
Postanowienie ogólne 208
Obciążenia i siły zewnętrzne 217
Mosty drewniane oraz drewniane przyczółki, filary (jarzma) i izbice 221
Mosty i filary żelazne 225
Mosty kamienne oraz kamienne przyczółki i filary . . 233
Mosty, przyczółki i filary betonowe 236
Mosty i filary żelazobetonowe 241
Grunt budowlany 247

Załącznik:

A. Tymczasowe przepisy prób wytrzymałości betonu . 248
B. Tymczasowe przepisy dotyczące żelaza budowlanego
a) Żelazo konstrukcyjne w zespołach żelaznych 251
b) Żelazo wzmacniające w zespołach betonowych . 254

ROZDZIAŁ VI. ROZPORZĄDZENIA RÓŻNE WYDANE W CZASIE DRUKU KSIĄŻKI.

105—106. O rozciągnięciu na ziemie wschodnie prawa władz administracyjnych do wymierzania kar oraz postępowania administracyjno karnego 257

107—108. O ustaleniu trybu postępowania administracyjno karnego na ziemiach wschodnich . . . . . Str. 258
109. Okólnik w sprawie należności za sadzonki dla zarządów lasów państwowych 260
110. Okólnik w sprawie zryczałtowania kosztów podróży i diet funkcjonarjuszów drogowych. 261
111. Okólnik w sprawie dodatków budowlanych . . . 262
112. Okólnik w sprawie urządzania wyścigów na ulicach miast . 262
113. Okólnik w sprawie udzielania pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe 263

CZĘŚĆ PIERWSZA.

ROZDZIAŁ I.

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA Z MOCĄ USTAW

1. Ustawa elektryczna z dnia 21 maja 1922 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 34/1922 r., poz. 277).

(Wyjątki, mające styczność z gospodarką drogową).

Art. 1. Na wytwarzanie, przetwarzanie, przesyłanie lub rozdzielanie energji elektrycznej w celu zawodowego zbytu albo choćby bez zbytu, lecz w celu zasilania publicznych środków komunikacji, korzystających z prądu silnego, wymagane jest uprawnienie rządowe.

Art. 5. Nadawanie, przedłużanie i unieważnianie uprawnień oraz udzielanie pozwoleń na przenoszenie uprawnień należy do Ministra Robót Publicznych. Minister nadaje uprawnienia na podstawie dochodzeń, przeprowadzanych przez wojewodów w postępowaniu, które określi rozporządzenie wykonawcze.

Art. 8. Zakładom elektrycznym, działającym na mocy uprawnienia (art. 1), oraz zakładom elektrycznym państwowym przysługuje prawo korzystania zgodnie z planami, zatwierdzonemi przez Ministra Robót Publicznych, z dróg publicznych tak kołowych, jako też wodnych i żelaznych, z ulic i placów publicznych oraz za odszkodowaniem z posiadłości państwowych, gminnych i prywatnych w celu prowadzenia przewodów nad lub pod ziemią, ustawiania stacji transformatorów i innych tego rodzaju urządzeń, umocowywania przewodów i wsporników na ścianach i dachach budynków, oraz obcinania gałęzi drzew, rosnących w pobliżu przewodów. W razie braku porozumienia co do wynagrodzenia, wysokość tegoż ustala sąd. Brak porozumienia nie wstrzymuje jednak korzystania z praw powyżej przewidzianych.

Wszelkim innym zakładom elektrycznym prawo korzystania z dróg, ulic i placów publicznych może być udzielane na określony

przeciąg czasu bądź przez wojewodę, bądź — gdy idzie o drogi, ulice lub place, będące pod zarządem innych organów — przez te organy za zgodą wojewody.

Przy zatwierdzaniu planów należy zasięgać opinji samorządów, w szczególności pod względem estetycznym.

Art. 9. Za szkody i nieszczęśliwe wypadki, spowodowane urządzeniami elektrycznemi, odpowiada przedsiębiorca, eksploatujący zakład elektryczny, jeśli nie udowodni, że szkoda lub wypadek nastąpiły z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, albo zostały wywołane siłą wyższą.

2. Ustawa wodna z dnia 19 września 1922 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 102/1922 r. poz. 936).

(Streszczenie i wyjątki tyczące się gospodarki drogowej).

Treść ustawy: O prawie własności wód, o użytkowaniu wód, utrzymanie i regulacja wód i ich brzegów, tudzież ochrona od powodzi, o wywłaszczeniu i prawach przymusowych, o spółkach wodnych (związkach wałowych), o władzach i postępowaniu, o komisjach rewizyjnych wodnych, o wojewódzkich radach wodnych, postanowienia karne, postanowienia przejściowe i końcowe.

Wyjątki z ustawy:

Art. 45. (1) Pozwolenia władzy wodnej potrzeba:

. . . . . .

5) do budowy i istotnej zmiany urządzeń, w szczególności mostów i kładek, tudzież zakładania nad wodą i w wodzie przewodów rurowych i kabli,

. . . . . .

8) do urządzania stałych przewozów (art. 27).

. . . . . .

Art. 49. Pozwolenie na utrzymanie przewozu ma być ograniczone do osoby starającego się i udzielane wyłącznie na czas określony. Pierwszeństwo mają właściciele dróg, względnie zarządy drogowe.

Art. 77. (1) Utrzymanie wód należy:

. . . . . .

6) przy urządzeniach, które służą do specjalnego użytkowania wody lub do zabezpieczenia dróg, mostów, budynków, kolei, portów i innych zakładów na wodach płynących — do właścicieli tych urządzeń.

. . . . . .

3. Konwencja Międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego.

(Dz. U. R. P. Nr. 86/1923 r. poz. 668).

Podpisani pełnomocnicy poniżej wyszczególnionych Rządów, zebrani w Paryżu dn. 5. do 11. X. 1909 r. na Konferencji, mającej na

celu ułatwienie w miarę możności międzynarodowego ruchu samochodowego, zawarli następującą Konwencję:

Art. 1.

Warunki, którym winny odpowiadać samochody, aby być dopuszczonymi do ruchu na drogach publicznych.

Aby uzyskać międzynarodowe upoważnienie do ruchu na drogach publicznych, każdy samochód winien, już to być uznanym jako nadający się do jazdy na zasadzie zbadania przez właściwą władzę lub przez Stowarzyszenie, upoważnione przez tęż władzę, już to należeć do typu dopuszczonego na tych samych zasadach.

Przy badaniu powinny być wzięte pod uwagę następujące punkty:

1) Maszyny powinny działać prawidłowo i być zbudowane w taki sposób, aby możliwie usunąć wszelkie niebezpieczeństwo pożaru lub wybuchu, aby nie straszyć hałasem zwierząt pociągowych lub wierzchowych, aby nie stanowić żadnego innego niebezpieczeństwa dla ruchu i aby nie dokuczać dotkliwie przechodniom dymem albo parą.

2) Samochód winien być zaopatrzony w następujące przyrządy:

A. W silny kierownik, umożliwiający dokonywanie skrętów łatwo i pewnie.

B. W dwa hamulce niezależne od siebie i dostatecznie silne. Jeden przynajmniej z tych dwu hamulców powinien działać szybko i wprost na koła lub na obręcze bezpośrednio z temiż kołami złączone.

C. W mechanizm nie dopuszczający, nawet na stromych spadkach, wszelkiego ruchu wstecz, o ile jeden z hamulców nie nie spełnia tego warunku. Każdy samochód o ciężarze własnym ponad 350 klg. powinien być zaopatrzony w odpowiedni mechanizm do nadania ruchu wstecznego z siedzenia kierowcy za pomocą motoru.

3) Przyrządy do prowadzenia powinny być rozłożone tak, aby kierowca mógł się nimi posługiwać dogodnie, nie tracąc drogi z oczu.

4) Każdy samochód winien być zaopatrzony w tabliczkę z firmą, która wykonała podwozie, z numerem fabrycznym podwozia, z oznaczeniem mocy motoru w koniach parowych lub z wymienieniem ilości i średnicy cylindrów, oraz wagi samochodu nieobciążonego.

Art. 2.

Warunki, którym winni odpowiadać kierowcy samochodów.

Kierowca winien posiadać kwalifikacje, zapewniające w dostatecznej mierze bezpieczeństwo publiczne.

W zakresie międzynarodowego ruchu samochodowego nikt nie może prowadzić samochodu bez uzyskania w tym celu pozwole-

nia, wydanego przez właściwą władzę, lub przez stowarzyszenie przez nią do tego upoważnione, po złożeniu dowodów swej sprawności. Pozwolenie takie nie może być udzielone osobom niżej lat 18.

Art. 3.

Wydawanie i uznawanie międzynarodowych świadectw drogowych.

Dla zaświadczenia w zakresie ruchu międzynarodowego, że warunki przewidziane w artykułach 1 i 2 zostały wypełnione, będą wydawane międzynarodowe świadectwa drogowe według wzoru i wskazówek tu załączonych (załącznik A i B).

Świadectwa te ważne są na przeciąg jednego roku od daty wystawienia. Szczegóły od ręki w nich wypełnione, pisane będą zawsze literami łacińskiemi drukowanemi lub pisanemi.

Międzynarodowe świadectwo drogowe, wydane przez władze jednego z układających się Państw lub przez Stowarzyszenie, upoważnione przez władze z poświadczeniem tych ostatnich, upoważniają do swobodnego ruchu we wszystkich innych układających się państwach i będą tamże uznawane za ważne bez ponownego badania.

Odmowa uznania międzynarodowych świadectw drogowych może nastąpić:

1) Jeśli jest oczywistem, że warunki, na mocy których zostały one wydane stosownie do zasad art. 1 i 2, nie są więcej wypełniane.

2) Jeśli właściciel lub kierowca samochodu nie ma przynależności państwowej jednego z układających się Mocarstw.

Art. 4.

Rozmieszczenie numerów rejestracyjnych na samochodach.

Żaden samochód nie będzie przepuszczony z jednego kraju do drugiego, o ile oprócz tabliczki z numeracją krajową, nie posiada umieszczonej z tyłu na miejscu widocznem drugiej tabliczki z literami, ustalającemi przynależność państwową.

Wielkość tej tabliczki, litery i ich wymiary są ustalone we wzorze dołączonym do niniejszej Konwencji (Załącznik C.).

Art. 5.

Przyrządy ostrzegawcze.

Każdy samochód winien być zaopatrzony w trąbkę o niskim tonie dla wydawania sygnałów ostrzegawczych. Poza obrębem gęsto zaludnionych miejscowości wolno jest posługiwać się oprócz tego innemi przyrządami ostrzegawczemi, zgodnemi z przepisami i zwyczajami kraju.

Każdy samochód od chwili zmierzchu winien być zaopatrzony w dwie latarnie, umieszczone z przodu i jedną z tyłu; ostatnia ma dać możność odczytania znaków na tabliczkach. Droga winna być oświetloną naprzód na dostateczną odległość, lecz używanie oślepiającego oświetlenia jest zawsze zabronione w obrębie środowisk miejskich.

Art. 6.

Przepisy specjalne dla cyklonetek i motocyklów.

Postanowienia niniejszej Konwencji odnoszą się do cyklonetek o trzech kołach i motocyklów, z zastrzeżeniem poniższych zmian:

1) Mechanizm uniemożliwiający mimowolny ruch wsteczny, do którego się odnosi punkt 2 art. 1 pod literą C., nie jest wymagalny, ani też mechanizm do ruchu wstecz.

2) Oświetlenie może się ograniczać do jednej latarni, umieszczonej na przodzie motocykla lub cyklonetki.

3) W zastosowaniu do motocyklów i cyklonetek, dodatkowa tabliczka, określająca przynależność państwową, ma mieć tylko 18 centymetrów długości a 12 wysokości; litery mają mieć 8 cm. wysokości i 10 milimetrów grubości linji.

4) Trąbka sygnałowa motocyklów i cyklonetek ma wydawać ton wysoki.

Art. 7.

Mijanie i wyprzedzanie pojazdów.

Przy mijaniu i wyprzedzaniu innych pojazdów kierowcy samochodów winni się ściśle stosować do zwyczajów miejscowości, gdzie się w danej chwili znajdują.

Art. 8.

Rozmieszczenie znaków ostrzegawczych na drogach publicznych.

Każde z układających się Państw obowiązuje się przestrzegać w zakresie swej władzy, aby wzdłuż dróg były rozmieszczone dla uprzedzenia o miejscach niebezpiecznych jedynie znaki ostrzegawcze, których wzór załącza się do niniejszej Konwencji (załącznik D.).

Jednakowoż rządy Państw układających się będą mogły za wspólną zgodą wprowadzić zmiany do powyższego systemu.

Do wyłuszczonych znaków ostrzegawczych, należy dołączyć jeszcze znak zwracający uwagę na urząd celny i nakazujący zatrzymanie się, jak również znak ostrzegawczy przed rogatkami drogowemi, mostowemi i miejskiemi.

Rządy będą również czuwać nad przestrzeganiem następujących prawideł:

1) Naogół zbędnem jest umieszczanie tablic ostrzegawczych przed przeszkodami, znajdującemi się w obrębie gęsto zaludnionych miejscowości.

2) Tablice powinny poprzedzać mniej więcej o 250 metrów przeszkody, na które się zwraca uwagę, chyba że właściwości terenu to uniemożliwiają. Jeśli odległość znaku ostrzegawczego od przeszkody odbiega bardzo znacznie od 250 metrów, winny być zastosowane specjalne zarządzenia.

3) Tablice ostrzegawcze winny być zwrócone powierzchnią prostopadle do drogi.

Art. 9.

Przepisy ogólne.

Kierowca samochodu podczas jazdy w jakimś kraju winien się stosować do obowiązujących w tymże kraju praw i przepisów, odnoszących się do ruchu na drogach publicznych.

Wyciąg tych praw i przepisów może być doręczony automobilistom przy wjeździe do danego kraju przez urząd, gdzie mają miejsce formalności celne.

Art. 10.

a) Niniejsza Konwencja będzie ratyfikowana i złożenie ratyfikacji nastąpi 1 marca 1910 r.

b) Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone w archiwum Republiki Francuskiej.

c) Złożenie dokumentów ratyfikacyjnych będzie stwierdzone protokułem, podpisanym przez przedstawicieli biorących udział Mocarstw i przez Ministra Spraw Zagranicznych Republiki Francuskiej.

d) Mocarstwa, które nie mogły złożyć dokumentu ratyfikacyjnego dnia 1 marca 1910 r., będą mogły to uczynić za pomocą piśmiennej notyfikacji, skierowanej do Rządu Republiki Francuskiej, z załączeniem dokumentu ratyfikacyjnego.

e) Zaświadczony odpis protokułu dotyczącego pierwszego złożenia ratyfikacji, notyfikacji wzmiankowanych w ustępie poprzednim, oraz dołączonych dokumentów ratyfikacyjnych będzie niezwłocznie przesłany staraniem Rządu francuskiego w drodze dyplomatycznej wszystkim Mocarstwom, które podpisały niniejszą Konwencję. W wypadkach przewidzianych w ustępie poprzednim, wspomniany Rząd poda równocześnie im do wiadomości datę otrzymania notyfikacji.

Art. 11.

a) Niniejsza Konwencja stosuje się tylko do krajów macierzystych Państw układających się.

b) Jeżeli które z Państw układających się pragnie wprowadzić Konwencję w życie w swych kolonjach lub protektoratach, winno zgłosić wyraźnie swój zamiar w samym dokumencie ratyfikacyjnym lub przez specjalną piśmienną notyfikację. skierowaną na imię Rządu francuskiego, która to notyfikacja zostanie złożona w archiwum tegoż Rządu.

Jeżeli Państwo zgłaszające wybierze ten ostatni sposób, Rząd francuski prześle niezwłocznie wszystkim innym Państwom układającym się, zaświadczony odpis notyfikacji, wraz z podaniem daty otrzymania notyfikacji.

Art. 12.

a) Mocarstwa nie podpisujące niniejszej Konwecji będą mogły się do niej przyłączyć.

b) Mocarstwo, pragnące się przyłączyć do Konwencji, notyfikuje na piśmie swój zamiar Rządowi francuskiemu, przesyłając akt przyłączenia się, który zostanie złożony w archiwum tego Rządu.

c) Rząd ten niezwłocznie prześle wszystkim innym Mocarstwom układającym się, poświadczony odpis notyfikacji oraz aktu przyłączenia się z podaniem daty otrzymania notyfikacji.

Art. 13.

Dla mocarstw, które brały udział w pierwszem złożeniu ratyfikacji, niniejsza Konwencja staje się prawomocną 1 maja 1910, a dla Mocarstw, które będą ją ratyfikować później, lub które się do niej przyłączą, oraz dla kolonji i protektoratów nie wymienionych w dementach ratyfikacyjnych, 1 maja roku następnego po tym, w którym notyfikacje, przewidziane w art. 10 ustęp d, art. 11 ustęp b i art. 12 ustęp b, zostały otrzymane przez Rząd francuski.

Art. 14.

Gdyby się zdarzyło, że które z mocarstw układających się zechciało wymówić niniejszą Konwencję, to notyfikacja tegoż wymówienia winna być przesłana na piśmie Rządowi francuskiemu, który niezwłocznie prześle zaświadczony odpis danej notyfikacji wszystkim innym mocarstwom, wraz z podaniem daty otrzymania notyfikacji.

Wymówienie Konwencji wywrze swój skutek jedynie w stosunku do Mocarstwa, które je notyfikowało i w rok od daty otrzymania odnośnej notyfikacji przez Rząd francuski.

Art. 15.

Państa reprezentowane na niniejszej Konferencji mogą podpisywać Konwencję do dnia 15 listopada 1909 r.

Sporządzono w Paryżu dnia 11 października 1909 r. w jednym egzemplarzu, którego zaświadczone odpisy zostaną przesłane wszystkim Rządom podpisującym Konwencję.

Za Niemcy: *(—) Lancken, (—) Dammann, (—) Eckardt.*

Za Austrję i za Węgry: *(—) R. Khevenhuller,* ambasador austrjacko-węgierski.

Za Belgję: *(—) Lagasse de Locht, (—) G. Carez.*

Za Bułgarję: *(—) M. de la Fargue.*

Za Hiszpanję: *(—) F. de Albacete, (—) Norberto Gonzalez Aurioles.*

Za Francję: (—) *Fernand Gawarry,* (—) *Worms de Romilly,* (—) *M. Delanney,* (—) *Walckenaer,* (—) *Hennequin,* (—) *Mahieu,* (—) *De Dion,* (—) *H. Defert.*

Za Anglję: (—) *Francis Bertie,*

Za Grecję: (—) *N. P. Delyani.*

Za Włochy: (—) *Aloisi,* (—) *Pompeo Bodrero,* (—) *Ruini.*

Za Monaco: (—) *E. Guglielminetti,*

Za Montenegro: (—(*Brunet.*

Za Holandję: (—) *D. Van Asbech.*

Za Rosję: (—) *Nelidow.*
Za Portugalję: (—) *Joao Verissimo,* (—) *Mendes Guerreiro.*
Za Rumunję: (—) *C. M. Mitilineu.*
Za Serbję: (—) *Mil. R. Vesnitch.*

Aneks A.

Świadectwo Międzynarodowe Drogowe dla Czasowego kursowania zagranicą.

Niniejsze świadectwo jest ważne, we wszystkich państwach układających się *), tylko na okres jednego roku począwszy od dnia wystawienia.

Wystawienie świadectwa

Miejsce .....

data .....

Pieczęć władzy.

(podpis władzy) lub (podpis stowarzyszenia uprawnionego przez władzę i wiza tejże).

*) Te państwa są następujące: .....

.....

Królestwo .....

wiza wjazdu do **)

Miejsce .....

Data .....

Urząd ..... celny

Pięczęć Urzędu Celnego.

wiza wyjazdu z **)

Miejsce .....

Data .....

Urząd ..... celny

Pieczęć Urzędu Celnego.

Wykluczenie kierownika.

Pan .....

(Imię i nazwisko) .....

(kraj) .....

nie jest uprawniony do kierowania samochodem na terytorjum**)

na mocy .....

.....

Pieczęć władzy

w ..... dnia .....

przez .....

(podpis,)

Przyjęcie nowego kierownika.

W ..... dnia .....

przez .....

(podpis)

fotografja

Pieczęć władzy.

Imię .....

Nazwisko .....

Miejsce urodzenia .....

Data urodzenia .....

Miejsce zamieszkania .....

Wskazówki dotyczące wozu.

Właściciel wozu: Imię .....

Nazwisko .....

Miejsce zamieszkania .....

Rodzaj wozu: (pojazd, trycykl, etc.) .....

Wymienienie fabrykanta: .....

Wskazanie typu podwozia: .....

Numer porządkowy serji typu lub numer fabryczny osi: .....

Motor: Liczba cylindrów .....

Siła motoru (H. P.) lub średnica wewnętrzna cylindra: .....

Karoserja: Kształt .....

Kolor .....

Ogólna liczba miejsc: .....

Waga wozu pustego (w kilogramach) .....

Numer imatrykulacji, który winien być umieszczony na tabliczce stwierdzającej tożsamość: .....

Wskazówki, dotyczące kierownika lub kierowników:

Imię .....

Nazwisko .....

Miejsce urodzenia .....

Data urodzenia .....

Miejsce zamieszkania .....

Imię .....

Nazwisko .....

Miejsce urodzenia .....

Data urodzenia .....

Miejsce zamieszkania .....

Aneks B.

W międzynarodowem świadectwie drogowem, takiem jakie będzie wydane w tem lub innem z Państw układających się, stronica stanowiąca okładkę oraz pierwsza kartka dodatkowa i ostatnia kartka winne być zredagowane w języku przepisanym przez prawodawstwo danego Państwa. Inne kartki dodatkowe, w liczbie równającej się liczbie innych Państw Układających się, winne być zredagowane w języku odnośnego Państwa.

Ostateczne tłómaczenie rubryk świadectwa, na różne języki, zakomunikowane będzie Rządowi Republiki Francuskiej przez inne Rządy, odnośnie do tego, co dotyczy każdego z nich.

Aneks C.

Wyróżniający kraj znak pochodzenia jest — blaszka owalna, 30 centymetrów szerokości na 18 centymetrów wysokości, opatrzona dwoma literami wymalowanemi czarno na tle białem. Litery te składają się z łacińskich dużych znaków. Mają minimalnie 10 centymetrów wysokości; szerokość kresek wynosi 15 milimetrów. Litery wyróżniające dla różnych krajów są następujące:

Niemcy: D, Austrja: A, Belgja:B, Hiszpanja: E, Stany Zjednoczone: U. S., Francja: F, Anglja: G. B, Grecja: Gr, Węgry: H, Włochy: I, Montenegro: M. N, Monaco: M. C, Niderlandy: N. L, Portugalja: P, Rosja, R, Rumunja: RM, Serbja: SB, Szwecja: S, Szwajcarja: CH.

Sygnały przeszkód



Przekop



Zakręt



Przejście przez tor



Skrzyżowanie drogi

4. Oświadczenie Rządowe z dnia 7 lipca 1923 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, podpisanej w Paryżu dnia 11 października 1909 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 86/1923 r. poz. 669).

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu uchwały Rady Ministorów z dnia 30 grudnia 1920 r. Rząd Polski notyfikował Rządowi Francuskiemu, zgodnie z art. 12 Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, podpisanej w Paryżu dnia 11-go października 1909 r., o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do powyższej konwencji, które to przystąpienie w myśl art. 13 tejże Konwencji nabrało mocy obowiązującej od dnia 1 maja 1921 r. Wspomniane przystąpienie zatwierdzone zostało ustawą z dnia 26-go września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 762).

Minister Spraw Zagranicznych: *M. Seyda*

5. Ustawa z dnia 1 sierpnia 1923 r. w sprawie środków prawnych od orzeczeń władz administracyjnych.

(Dz. U. R. P. Nr. 91/1923 r. poz. 712).

Art. 1. O ile poszczególne ustawy, wydane po wejściu w życie niniejszej ustawy, nie będą zawierały odmiennych postanowień, służy od orzeczeń i zarządzeń, wydanych przez władze administracyjne I instancji, odwołanie do władzy administracyjnej II instancji, która rozstrzyga ostatecznie, zaś od orzeczeń i zarządzeń, wydanych w instancji I przez władze administracyjne II instancji oraz przez Komisarza Rządu na m. st. Warszawę — odwołanie do właściwego Ministra.

Władzami administracyjnemi, o których mowa w ustępie pierwszym, są: starostowie, wojewodowie i delegat Rządu w Wilnie, ponadto na obszarze b. zaboru rosyjskiego: komisarze Rządu, b. zaboru austrjackiego: dyrekcje policji i magistraty miast o własnym statucie odnośnie do ich poruczonego zakresu działania, wreszcie b. zaboru pruskiego: starostowie grodzcy, prezydenci miast, wydzielonych z powiatów, oraz urzędy wojewódzkie.

Art. 2. Uchyla się wszelkie przepisy ogólne o instancjach odwoławczych, a w szczególności przepis, zawarty w art. 6 ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 395), oraz w art. 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 listopada 1919 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 489).

Art. 3. Odwołanie wnosi się, o ile w ustawach inny termin nie będzie przepisany, w ciągu dni 14 od dnia doręczenia orzeczenia lub zarządzenia za pośrednictwem władzy, która je w I instancji wydała. Dnia doręczenia nie wlicza się do biegu terminu.

Wyznaczone w ustawach, które uzyskały moc obowiązującą przed wejściem w życie niniejszej ustawy, terminy odwołań, krótsze od określonego w ustępie pierwszym, utrzymuje się w mocy.

Art. 4. Odwołanie można wnieść pisemnie lub zgłosić do protokułu.

Dzień nadania na pocztę lub telegraf uważa się za dzień wniesienia odwołania.

Jeżeli ostatni dzień terminu przypada na niedzielę lub święto, termin kończy się dopiero w następnym dniu powszednim.

Art. 5. Instancja odwoławcza orzeka o niedopuszczalności względnie o spóźnionym terminie wniesienia odwołania.

Z odwołaniem można połączyć prośbę o przywrócenie terminu, jeżeli strona udowodni, że opóźnienie nastąpiło bez jej winy, z powodu nieprzezwyciężonych przeszkód, oraz o ile odwołanie wniesiono najpóźniej w ciągu 7 dni po ustaniu przeszkody. Prośbę o przywrócenie terminu rozstrzyga instancja odwoławcza.

Art. 6. Orzeczenia i zarządzenia władz, o których mowa w art. 1, winny zawierać pouczenie o środkach prawnych, wyjaśniające czy podlegają dalszemu tokowi instancji, jeśli zaś mu podlegają, podające wyraźnie termin do wniesienia odwołania i władze, do której je wnieść należy.

W razie mylnego wyznaczenia terminu w orzeczeniu lub zarządzeniu odwołanie, wniesione w terminie wyznaczonym, chociażby po upływie właściwego terminu ustawowego, uważa się za wniesione w terminie ustawowym.

Jeżeli orzeczenie lub zarządzenie mylnie wskazuje władzę, do której odwołanie podać należy, właściwa instancja odwoławcza po otrzymaniu sprawy od władzy niewłaściwej postąpi z odwołaniem tak, jak gdyby było od początku wniesione do władzy właściwej.

W razie mylnego oznaczenia w orzeczeniu lub zarządzeniu, iż nie podlega ono już tokowi instancji, jak również w razie nieumieszczenia w orzeczeniu lub zarządzeniu pouczenia prawnego, przewidzianego w ustępie pierwszym, służy interesowanemu prawo żądania od władzy, która wydała odnośne orzeczenie lub zarządzenie, za pośrednictwem władzy, która mu je doręczyła, sprostowania, względnie uzupełnienia, orzeczenia lub zarządzenia.

Art. 7. Strona interesowana może prosić o wznowienie postępowania, zakończonego prawomocnem orzeczeniem, z powodu nowych istotnych okoliczności faktycznych, które istniały przed wydaniem orzeczenia i wpłynąć mogą na zmianę orzeczenia.

O dopuszczalności wznowienia orzeka władza, która w tej sprawie wydała orzeczenie w ostatniej instancji.

Prośba o wznowienie nie wstrzymuje wykonania prawomocnego orzeczenia, o ile władza, orzekająca o wznowieniu, inaczej nie postanowi.

Art. 8. Przepisy niniejszej ustawy nie dotyczą orzeczeń, wydanych w postępowaniu karno-administracyjnem.

Art. 9. Uchyla się wszystkie przepisy, odnoszące się do przedmiotów, unormowanych w art. 3 i następnych ustawy niniejszej, a z tą ustawą niezgodne; w szczególności uchyla się przepisy obowiązującej na obszarze Małopolski ustawy z dnia 12 maja 1896 r. (austr. Dz. Ust. Nr. 101) w przedmiocie uzupełnienia, względnie zmiany, postanowień, tyczących się postępowania w takich przypadkach, gdy przeciw decyzjom i zarządzeniom władz politycznych stosuje się środki prawne.

Art. 10. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

W wypadkach, w których orzeczenie, wydane w II instancji, zostało doręczone przed wejściem w życie niniejszej ustawy, należy, o ile odwołanie do III instancji nie zostało jeszcze wniesione, postępować tak, jak gdyby orzeczenie II instancji zostało doręczone w dniu wejścia niniejszej ustawy.

Art. 11. Ustawa niniejsza obowiązuje na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej z wyjątkiem Województwa Śląskiego.

Na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego ustawa niniejsza nie ma zastosowania do postępowania uchwałowego i sporno-administracyjnego.

Art. 12. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z właściwymi Ministrami.

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*

Prezes Rady Ministrów: *Witos*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Kiernik*

6. Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

(Dz. U. R. P. Nr. 94/1923 r. poz. 747).

(Wyjątki, tyczące się gospodarki drogowej).

Podatki.

Art. 1. Uchwały w sprawie pobierania samoistnych podatków komunalnych podlegają zatwierdzeniu władz nadzorczych; natomiast uchwały w sprawie pobierania dodatków komunalnych do podatków państwowych wymagają zatwierdzenia przez władze nadzorcze tylko w wypadku, w art. 11 przewidzianym.

Art. 5. 1) Na rzecz związków komunalnych, na których obszarze znajdują się kopalnie węgla, soli lub ropy naftowej, z wyjątkiem kopalń i żup solnych, będących w zarządzie państwowym, a podlegających monopolowi państwowemu, może być ustanowiony samoistny podatek od kopalń.

2) Podatek wymierzany będzie od ilości wydobytego minerału i nie może przenosić 1% ceny, względnie wartości sprzedażnej. Podatek może być różniczkowany według gatunków minerału (węgiel kamienny i brunatny, ropa borysławsko-tustanowicka i ropa specjalna, sól kamienna i warzonka).

3) Jako cenę, względnie wartość sprzedażną soli należy w rozumieniu niniejszej ustawy uważać cenę, za którą kopalnia odstępuje sól zarządowi monopolowemu.

4) Obowiązane do zapłaty tego podatku są kopalnie minerałów, wymienionych w ustępie 1. Uprawnione do wymiaru i poboru są gminy i powiatowe związki komunalne, na których obszarze znajdują się kopalnie, budowle pomocnicze i inne przynależności.

5) Jeżeli w myśl ustępu poprzedniego jest kilka związków komunalnych współuprawnionych do poboru podatku, wtedy co do wysokości i sposobu pobierania podatku oraz co do podziału wpływów podatkowych winno nastąpić porozumienie między współuprawnionemi związkami komunalnemi. O ileby porozumienie nie było osiągnięte, sprawę rozstrzyga władza nadzorcza, wskazana w art. 36 p. b. (art. 37). Uchwały, powzięte na podstawie wyniku porozumienia, względnie rozstrzygnięcia władzy nadzorczej, podlegają zatwierdzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

6) Wpływy z podatku winny być użyte wyłącznie na cele inwestycyjne w miejscowościach, w których położone są kopalnie, budowle pomocnicze i inne przynależności kopalni.

Art. 21. 2) Źródeł, które są obciążone podatkami, wymienionemi w tej ustawie, nie wolno ponownie obciążać samoistnemi podatkami z wyłączeniem podatków, przeznaczonych na ściśle określone inwestycyjne cele, pobieranych w wyjątkowych wypadkach przez oznaczony okres czasu, a nie przenoszących 50% podatków komunalnych, dopuszczonych niniejszą ustawą, czy to w postaci samoistnych podatków, czy też w postaci dodatków do podatków państwowych.

3) Również nie mogą być pobierane na rzecz związków komunalnych podatki od posiadania przdmiotów majątkowych z wyjątkiem podatków od posiadania przedmiotów zbytku, służących do osobistego użytku (samochodów, ekwipaży, wierzchowców i t. d.).

Opłaty i specjalne dopłaty.

A. Opłaty.

Art. 27. 1) Związki komunalne winny pobierać opłaty za używanie komunalnych urządzeń i zakładów dobra publicznego, zaś mogą je pobierać za czynności i poświadczenia urzędowe organów komunalnych (opłaty odministracyjne).

2) Uchwały w przedmiocie pobierania powyższych opłat nie podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

3) Władza nadzorcza może jednak żądać w każdym czasie zmiany lub zniesienia uchwał, dotyczących opłat w niniejszym artykule w ustępie 1 w zdaniu drugiem wymienionych, gdyby się okazało, że opłaty administracyjne są niewspółmiernie wysokie w stosunku do kosztów utrzymania tej gałęzi zarządu komunalnego, za której czynności opłaty są pobierane.

Art. 28. 1) Przedsiębiorstwa komunalne mają być w ten sposób administrowane, ażeby dochody z nich uzyskane pokrywały conajmniej koszty eksploatacji łącznie z oprocentowaniem i amortyzacją kapitału zakładowego.

2) Uchwały w przedmiocie pobierania opłat za używanie przedsiębiorstw komunalnych, względnie cen za dostarczone przez nie przedmioty, nie podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej. Jeżeli atoli te opłaty (ceny) nie pokrywają kosztów łącznie z oprocentowaniem i amortyzacją kapitału zakładowego, władza nadzorcza może w takim wypadku nakazać podwyższenie opłat (cen).

Art. 29. 1) Związkom komunalnym wolno celem uzyskania funduszów obrotowych na utrzymanie komunalnych urządzeń i zakładów dobra publicznego oraz przedsiębiorstw pobierać zaliczki na opłaty (art. 27 i 28) od osób, korzystających z tychże zakładów, urządzeń i przedsiębiorstw.

2) Wysokość zaliczek może być różniczkowana według stopnia zamożności tych osób. W razie udowodnionego ubóstwa zaliczka nie powinna być pobierana.

3) Uchwały w przedmiocie pobierania zaliczek, przewyższających trzykrotną opłatę miesięczną, podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

Art. 30. 1) Przepisy dotychczasowych ustaw o komunalnych opłatach na cele specjalne pozostają bez zmiany. Pobieranie opłat targowych od artykułów żywności, dostarczanych przez producentów rolnych, jest dozwolone tylko w razie sprzedaży tych artykułów w miejskich halach targowych.

2) Wysokość tych opłat podlega regulacji w myśl art. 68.

3) Uchwały w przedmiocie ustanowienia i zmiany wysokości tych opłat nie podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

B. Specjalne dopłaty.

Art. 31. 1) Związki komunalne winny pobierać na pokrycie kosztów założenia i utrzymania urządzeń i zakładów dobra publicznego specjalne dopłaty od tych właścicieli nieruchomości, przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, którym te urządzenia i zakłady przynoszą szczególne korzyści gospodarcze lub udogodnienia. Wysokość specjalnej dopłaty winna być stopniowana w stosunku od wartości osiągniętych korzyści gospodarczych, względnie udogodnień.

2) Rozporządzenie wykonawcze określi sposób zawiadomienia płatników o uchwale w sprawie pobierania specjalnych dopłat i oznaczy termin do wniesienia odwołania przeciwko uchwale.

3) Odwołanie, wniesione w terminie, podlega rozstrzygnięciu władzy nadzorczej, wskazanej w art. 36 i 37. Dopóki rozstrzygnięcie nie nastąpi, uchwała nie może być wykonana w stosunku do osoby, która wniosła odwołanie.

4) Związki komunalne mogą na skutek osobnej uchwały nie pobierać specjalnych dopłat, jeżeli pokrycie kosztów założenia i utrzymania urządzeń i zakładów dobra publicznego komunalnemi podatkami, opłatami lub innemi dochodami jest wskazane w interesie publicznym; uchwała taka podlega zatwierdzeniu władzy nadzorczej (art. 36 i 27).

Art. 32. 1) Na pokrycie kosztów założenia i utrzymania zakładów i urządzeń dobra publicznego mogą krajowe związki komunalne oraz Tymczasowy Wydział Samorządowy pobierać specjalne dopłaty także od gmin miejskich i powiatowych związków komunalnych, którym te zakłady i urządzenia przynoszą korzyści lub udogodnienia, a to stosownie do wartości tych korzyści lub udogodnień.

2) W razie sporu, wyłaniającego się o stosowanie postanowień niniejszego artykułu między związkami komunalnemi, rozstrzyga Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

3) Do specjalnych dopłat stosuje się odpowiednie postanowienia, zawarte w art. 31 ust. 1, 2 i w drugiem zdaniu ustępu 3.

Inne źródła dochodowe.

Art. 33. Uchwały związków komunalnych w sprawie zaciągnięcia pożyczek i objęcia poręki, z wyjątkiem pożyczek, przeznaczonych na czasowe zasilenie funduszów kasowych, wymagają zatwierdzenia władz nadzorczych (art. 36 i 37).

Art. 34. Powiatowe związki komunalne powinny ze swych dochodów udzielać zapomóg tym gminom wiejskim (w b. dzielnicy rosyjskiej także gromadom), których dochody, mimo wyzyskania wszystkich źródeł dochodowych, są tak szczupłe, że nie wystarczają na pokrycie wydatków bieżących.

Art. 35. 1) Ustawy, przewidujące dla związków komunalnych dotacje ze Skarbu Państwa lub z funduszów innych związków komunalnych na określone cele komunalne, lub ustanawiające udział Skarbu Państwa lub innych związków komunalnych w pokrywaniu wydatków na takie cele, pozostają w mocy.

2) Aż do czasu wprowadzenia w życie samorządu wojewódzkiego krajowe związki komunalne w b. dzielnicy pruskiej otrzymują dla spełnienia zadań, przewidzianych w ustawie z dn. 30 kwietnia 1873 r. o dotacji związków prowincjonalnych (Zbiór Ustaw pruskich str. 187), w ustawie z dnia 8 lipca 1875 r. w przedmiocie wykonania §§ 5 i 6 powołanej ustawy (Zbiór Ustaw pruskich str. 497) i w ustawie z dnia 2 czerwca 1902 r. w sprawie przekazania związkom prowincjonalnym dalszych rat dotacyjnych (Zbiór Ustaw pruskich

Wydział Okręgowa Biblioteka Publiczna Punkt Biblioteczny Nr. w Krakowie

str. 167) zamiast kwot, określonych w tych ustawach, tytułem rocznej dotacji ze Skarbu Państwa ryczałtową sumę, równającą się $^2/_5$ częściom zapotrzebowania na pokrycie bieżących wydatków w ramach obecnej działalności krajowych związków komunalnych, jakie się okaże według budżetu po wyzyskaniu wszystkich źródeł dochodowych.

Władze nadzorcze i ich postępowanie.

Art. 36. Władzami nadzorczemi, właściwemi do działania w myśl niniejszej ustawy, o ile ona inaczej nie postanawia, są:

a) w stosunku do gmin wiejskich (w b. dzielnicy rosyjskiej także do gromad) i gmin miejskich, niewydzielonych z powiatowych związków komunalnych, z wyjątkiem gmin miejskich w byłej dzielnicy pruskiej, małopolskich gmin miejskich, liczących powyżej 15.000 mieszkańców według ostatniego spisu ludności — wydziały powiatowe;

b) w stosunku do gmin miejskich, wydzielonych z powiatowych związków komunalnych, gmin miejskich w b. dzielnicy pruskiej oraz małopolskich gmin miejskich, wymienionych pod a), z wyjątkiem gmin miejskich, wymienionych pod c), i w stosunku do powiatowych związków komunalnych — wydziały wojewódzkie;

c) w stosunku do gminy m. st. Warszawy i gmin miejskich, liczących powyżej 100.000 mieszkańców, oraz w stosunku do krajowych związków komunalnych — Minister Spraw Wewnętrznych, działający w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 37. 1) Aż do wprowadzenia w życie samorządu wojewódzkiego władzą nadzorczą, właściwą do działania w miejsce wydziału wojewódzkiego w myśl niniejszej ustawy, jest Minister Spraw Wewnętrznych, działający z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w art. 3 ust. 3, w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

2) Minister Spraw Wewnętrznych i Minister Skarbu mogą w obopólnem porozumieniu przekazać swoje uprawnienia w tym zakresie całkowicie lub częściowo podległym im bezpośrednio władzom państwowym.

Art. 38. 1) Przeciw orzeczeniu władzy nadzorczej służy, o ile ustawa niniejsza inaczej nie postanawia, związkom komunalnym, a w wypadkach, przewidzianych w art. 31, także osobom interesowanym, prawo wniesienia odwołania w ciągu 14 dni po doręczeniu orzeczenia.

2) Władzą powołaną do rozstrzygania tych odwołań i decydującą ostatecznie, jest:

a) w stosunku do orzeczeń wydziału powiatowego — wydział wojewódzki, przyczem aż do wprowadzenia w życie samorządu wojewódzkiego art. 37 ma odpowiednie zastosowanie;

b) w stosunku do orzeczeń wydziału wojewódzkiego — Minister Spraw Wewnętrznych, działający w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

3) Pozatem mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 1 sierpnia 1923 r. w sprawie środków prawnych od orzeczeń władz administracyjnych (Dz. U. R. P. Nr. 91 poz. 712) oraz przepisy ustawy z dnia 3 sierpnia 1922 r. o Najwyższym Trybunale Administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 600).

Art. 39. 1) Uchwała, podlegająca zatwierdzeniu, winna być w ciągu dni piętnastu po jej powzięciu skierowana wraz z danemi, które wskaże rozporządzenie wykonawcze, bezpośrednio do przełożonej władzy nadzorczej. Jeżeli władza ta nie jest właściwa do zatwierdzenia uchwały, obowiązana jest w ciągu dalszych dni siedmiu uchwałę skierować do właściwej władzy nadzorczej, która w dniu otrzymania uchwały wyda poświadczenie odbioru.

2) Jeżeli uchwała jest należycie poparta danemi, wskazanemi w rozporządzeniu wykonawczem, władza nadzorcza wyda swą decyzję w przedmiocie zatwierdzenia w ciągu dalszych trzydziestu dni; w razie braku tych danych zwróci ją w ciągu tygodnia po otrzymaniu uchwały do uzupełnienia.

3) Gdyby władza nadzorcza w powyższych terminach nie doręczyła związkowi komunalnemu zawiadomienia o odmowie zatwierdzenia, ani nie zwróciła mu uchwały do uzupełnienia, uważa się uchwałę z upływem 30 dni po jej otrzymaniu za zatwierdzoną.

4) Za dzień zawiadomienia o decyzji władzy nadzorczej w razie nadania na pocztę — uważa się dzień nadania na pocztę.

Art. 40. Uchwała zatwierdzona ma moc obowiązującą od dnia jej powzięcia, jeżeli w uchwale lub w zatwierdzeniu nie jest oznaczony dzień późniejszy.

Art. 41. Władza nadzorcza może odmówić rozpoznania uchwały, nie przedłożonej w terminie, oznaczonym w art. 39 ust. 1.

Art. 42. O ile według innych ustaw uchwały związków komunalnych w sprawie pobierania podatków, opłat i dopłat, względnie składek, oraz zaciągania pożyczek podlegają zatwierdzeniu władz nadzorczych, władzami właściwemi do zatwierdzenia tych władz są władze nadzorcze, wskazane w art. 36 i 37, przyczem art. 38—41 mają odpowiednie zastosowanie.

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*

Prezes Rady Ministrów: *Witos*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Kiernik*
Kierownik Ministerstwa Skarbu: *B. Markowski*

7. Ustawa z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie.

(Dz. U. R. P. Nr. 58/1924 r. poz. 584).

(Wyjątki, tyczące się gospodarki drogowej).

Art. 10. Bez koncesji wolno zakładać i utrzymywać w ruchu urządzenia telegraficzne i telefoniczne drutowe:

a) właścicielom gruntów w obrębie granic jednego i tego samego gruntu lub między gruntami, od siebie oddzielonemi, a należącemi do tego samego właściciela, lub połączonemi we wspól-

nym zarządzie gospodarczym, o ile odległość ich od siebie nie przenosi 25 kilometrów w linji powietrznej i o ile przewody nie przechodzą przez drogę publiczną lub wodę publiczną; o zamierzonej budowie takich urządzeń, winien właściciel gruntu donieść właściwej dyrekcji Poczt i Telegrafu, dołączając plan gruntu i budowy linji;

b) właścicielom domów i zakładów przemysłowych w obrębie realności dla wewnętrznego użytku;

c) okrętom dla wewnętrznego porozumiewania się.

Prawo kontroli nad takiemi urządzeniami sprawuje Minister Przemysłu i Handlu.

Art. 13. Przy zakładaniu urządzeń telegraficznych i telefonicznych przysługuje Państwu i jego organom prawo umieszczania, bez odszkodowania, przedmiotów technicznych na publicznych drogach, na placach, mostach, wodach i ich brzegach, oraz na gruntach kolejowych, tudzież prawo umieszczania takich przedmiotów, za odszkodowaniem, na prywatnych gruntach, pod i ponad niemi i używania do tych celów nieruchomości prywatnych. W razie niedojścia do skutku dobrowolnej umowy z prywatnemi właścicielami nieruchomości przysługuje Państwu prawo przymusu w drodze administracyjnej. Sprawy sporne co do wysokości odszkodowania rozstrzyga właściwy sąd na żądanie właściciela nieruchomości.

Takie same prawa przysługują koncesjonarjuszom prywatnych urządzeń telegraficznych i telefonicznych o charakterze publicznym, przeznaczonych do powszechnego użytku, w wykonywaniu warunków koncesji.

Art. 25. Poczta ma prawo do bezpłatnego używania promów.

Poczta jest zwolniona od opłat mytniczych, kopytkowych i mostowych i nie może być pociągana do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg publicznych.

Art. 26. W razie powodzi, zasp śnieżnych lub innych szczególnych trudności w przebyciu dróg publicznych poczta ma prawo używać dróg prywatnych. Nadto poczta ma prawo w tych wypadkach przejeżdżać przez prywatne grunty i łąki przy zachowaniu przez właścicieli prawa żądania odszkodowania.

Art. 27. Na dany sygnał pocztowy muszą być bezzwłocznie otwierane rogatki, zapory oraz dokonywane przewozy promami, a wszystkie zaprzęgi mają ustępować na drogach, o ile to może nastąpić bez widocznego niebezpieczeństwa. Odnośnie do otwierania zapór kolejowych obowiązują przepisy kolejowe.

Mieszkańcy przydrożni obowiązani są na wezwanie pośpieszyć poczcie z pomocą za stosownem wynagrodzeniem, które na żądanie wyznaczy zarząd Poczt i Telegrafu.

Art. 33. Państwowe, cywilne i wojskowe, jakoteż samorządowe władze i urzędy mają obowiązek udzielania pomocy w wykonywaniu czynności urzędowych, pozostających w związku z utrzymaniem ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego.

Art. 45. Wszelkie koncesjonowane przewozowe przedsiębiorstwa zaprzęgowe i samochodowe są obowiązane, na żądanie Poczt i Telegrafu, przewozić ładunek pocztowy przy pomocy własnych organów lub pod dozorem funkcjonarjuszów pocztowych, przedsiębiorstwa zaś samolotowe — za pośrednictwem własnych organów.

Wysokość wynagrodzenia, po uwzględnieniu przyznanych zarządowi Poczt i Telegrafu praw w koncesji, ustali zarząd Poczt i Telegrafu w porozumieniu z odnośnemi przedsiębiorstwami.

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*

Minister Sprawiedliwości: *W. Wyganowski*

8. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 czerwca 1924 r. o obowiązku i sposobie pokrywania wydatków przez związki komunalne.

(Dz. U. R. P. Nr. 51/1924 r. poz. 522).

Na zasadzie art. 1 punkt. 4 b. i art. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i reformie walutowej (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 28) oraz zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 1924 roku zarządzam co następuje:

§ 1. Budżet związku komunalnego zakreśla granice gospodarki finansowej związku w roku obrachunkowym. Zarząd związku komunalnego obowiązany jest granic tych ściśle się trzymać.

Jeżeli w ciągu roku obrachunkowego zajdzie potrzeba wydatku nieprzewidzianego w budżecie lub przewidzianego w niewystarczającej wysokości, to na uskutecznienie takiego wydatku organ uchwalający winien specjalnie zezwolić w budżecie dodatkowym i jednocześnie wskazać w nim środki pokrycia.

Gdy nieprzewidziany wydatek nie da się odroczyć bez szkody dla związku komunalnego lub gdy wynika z ustawowego obowiązku, zarząd związku może dokonać wydatku, ale jest obowiązany zawiadomić o tem reprezentację związku celem zatwierdzenia wydatku i sposobu jego pokrycia na najbliższem posiedzeniu.

§ 2. Zarząd związku komunalnego układa corocznie preliminarz budżetowy wszystkich dochodów i wydatków, spodziewanych w następnym roku obrachunkowym, i to w takim czasie, by mógł być rozpatrzony, uchwalony i zatwierdzony (art. 8) przed rozpoczęciem roku obrachunkowego.

Przynajmniej na 14 dni przed wniesieniem pod obrady reprezentacji związku komunalnego należy preliminarz budżetowy wyłożyć na przeciąg jednego tygodnia celem przeglądania i wnoszenia zarzutów i spostrzeżeń przez zainteresowanych, których o tem zawiadomić należy publicznem ogłoszeniem.

Zainteresowanemi w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są płatnicy danin komunalnych.

§ 3. Preliminarz składa się:

a) z budżetu administracyjnego i

b) budżetu przesiębiorstw komunalnych.

Budżet administracyjny obejmuje wydatki i dochody dotyczące administracji komunalnej oraz dochody czyste lub deficyty przedsiębiorstw komunalnych.

Budżety przedsiębiorstw komunalnych zawierają dochody i wydatki (plany finansowo-gospodarcze) każdego przedsiębiorstwa z osobna.

Zarówno w budżecie administracyjnym jak i w budżecie przedsiębiorstw komunalnych wydatki i dochody dzielą się na zwyczajne i nadzwyczajne.

§ 4. Jako dochody zwyczajne budżetu administracyjnego uważać należy:

a) przychody z majątku, z funduszów i fundacji należących do związku komunalnego i pozostających w jego administracji, oraz inne wpływy prywatno-prawne;

b) czysty zysk z przedsiębiorstw komunalnych;

c) wpływy z opłat administracyjnych i z opłat za korzystanie z urządzeń i zakładów komunalnych, oraz z dopłat na ich utrzymanie;

d) wpływ z danin komunalnych, zaległych z poprzednich lat i z takich danin, które przypadają związkom z mocy samych ustaw, a nie wymagają osobnych uchwał i statutów;

e) dotacje i należności przypadające od Państwa, lub innych związków samorządowych na podstawie tytułów publiczno-prawnych;

f) wpływy z innych regularnie powtarzających się przychodów;

g) przychody z podatków (samoistnych i dodatków do podatków państwowych), wpływających do kasy związku z mocy uchwał i statutów komunalnych, bez względu na to, czy uchwały te i statuty podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej, czy też nie podlegają. Jako podatki w znaczeniu niniejszego rozporządzenia należy uważać także specjalne opłaty drogowe.

Jako dochody zwyczajne przedsiębiorstw komunalnych należy uważać wpływy normalne z eksploatacji tych przedsiębiorstw.

Do dochodów nadzwyczajnych budżetu administracyjnego, względnie budżetu przedsiębiorstw zalicza się wpływy ze sprzedaży i likwidacji majątku komunalnego, wpływy z podatków inwestycyjnych, z dopłat na założenie i rekonstrukcję urządzeń i zakładów komunalnych, i wpływy z pożyczek długoterminowych oraz wpływy jednorazowe lub powtarzające się w nieregularnych odstępach czasu i wpływy przypadkowe.

§ 5. Do wydatków nadzwyczajnych winny być zaliczane wydatki nie związane z normalnym tokiem administracji lub eksplo-

atacji przedsiębiorstw, a w szczególności wydatki inwestycyjne, t. j. wkłady mające dawać stały dochód lub podnieść trwale sprawność gospodarczą, wydatki na nowe budowle i na kupno maszyn i nieruchomości. Należą tu także wydatki na przedterminowe spłaty długów długoterminowych.

Wydatki na oprocentowanie i spłatę takich pożyczek według planu umorzenia zalicza się do wydatków zwyczajnych.

§ 6. Przy układaniu preliminarza budżetowego należy, oprócz przepisów dotyczących samego budżetowania, uwzględnić także przepisy już obowiązujące co do administracji majątku, funduszów, przedsiębiorstw i zakładów komunalnych co do dochodów i wydatków komunalnych, jak również przepisy zawarte w § 7 niniejszego rozporządzenia.

§ 7. Wydatki nadzwyczajne mogą być dokonywane tylko wtedy, gdy istnieje możność ich pokrycia ze środków nadzwyczajnych, lub z nadwyżki dochodów zwyczajnych ponad potrzebę pokrycia wydatków zwyczajnych.

W braku takiego pokrycia należy tych wydatków zaniechać.

§ 8. Preliminarze budżetowe podlegają zatwierdzeniu władzy nadzorczej tylko o tyle, o ile zawierają pozycje przewidziane w § 4, ustęp pierwszy, lit. g) lub takie pozycje, które opierać się winny na uchwałach podlegających zatwierdzeniu władzy nadzorczej.

Jeżeli budżet lub część jego podlega zatwierdzeniu, powinna władza nadzorcza dokonać zatwierdzenia w ciągu dni 30-tu, od dnia otrzymania preliminarza. O ile władzy nadzorczej nasuwa wątpliwość co do prawności lub celowości budżetu albo jego części, winna w ciągu dni 30 żądać bliższych wyjaśnień lub dokonania zmian według uzasadnionego zlecenia, przy równoczesnem zatwierdzeniu tej części budżetu, która nie nasuwa wątpliwości.

Wykonanie części budżetu, co do których władza nadzorcza zażądała wyjaśnień lub zmian, może nastąpić dopiero po uznaniu złożonych wyjaśnień za wystarczające lub po dokonaniu wymaganych zmian.

§ 9. Zarządy związków komunalnych obowiązane są prowadzić dokładną rachunkowość pobranych wpływów i dokonanych wydatków jak również zaległości poborowych i płatniczych.

Najpóźniej w ciągu 4 miesięcy po upływie roku obrachunkowego każdy zarząd związku komunalnego winien złożyć reprezentacji związku do rozpoznania sprawozdanie rachunkowe z wykonania budżetu oraz z wszelkich innych przychodów i rozchodów pozabudżetowych, celem uzyskania pokwitowania (uznania rachunku za rzetelny).

§ 10. Każdy związek komunalny jest obowiązany prowadzić księgę inwentarza majątku, która dawać powinna dokładny obraz czynnego i biernego stanu majątkowego z końcem roku obrachunkowego.

§ 11. Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu wyda bliższe przepisy:

a) co do formy, treści oraz sposobu prowadzenia księgi inwentarza majątkowego,

b) co do formy, sposobu i terminu sporządzania i uchwalania preliminarza budżetowego,

c) co do formy układania, sposobu i terminu przedłożenia sprawozdań rocznych, co do kontroli rachunkowej i uznania rachunków za rzetelne.

§ 12. Związki komunalne są obowiązane przedkładać za pośrednictwem swych władz nadzorczych Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Ministrowi Skarbu w sposób i w terminach, które przepisze rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu, budżety lub zestawienia budżetów oraz perjodyczne tymczasowe zamknięcia rachunkowe z okresu bieżącego lub ich zestawienia.

Minister Spraw Wewnętrznych lub Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych może badać gospodarkę związków komunalnych przez własnych delegatów.

Delegaci mają prawo zasięgać informacji o działalności związków komunalnych, żądać udzielenia sobie ich uchwał i aktów dla zaznajomienia się z ich treścią, zwiedzać zakłady, urządzenia i przedsiębiorstwa komunalne, prowadzić dochodzenia na miejscu, dokonywać rewizji ksiąg i kas.

O ile Minister Skarbu na podstawie sprawozdań swoich delegatów lub na podstawie przedkładanych mu budżetów i zamknięć rachunkowych spostrzeże nieprawidłowości natury finansowej lub brak oszczędności w gospodarce związku komunalnego, to zawiadomi o nich Ministra Spraw Wewnętrznych celem wydania stosownych zarządzeń.

§ 13. Władzami nadzorczemi w myśl niniejszego rozporządzenia są władze wymienione w art. art. 36 i 37 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747). Przepisy art. 38 do 41 powołanej ustawy mają także zastosowanie do postępowania władz nadzorczych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

§ 14. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Ministrowi Skarbu.

Terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów rozporządzenia określi Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*
Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

9. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 sierpnia 1924 r. o udzieleniu poręki państwowej na listy zastawne, obligacje i inne zobowiązania.

(Dz. U. R. P. Nr. 77/1924 r. poz. 751).

(Wyjątki).

Na podstawie art. 1 p. E—1 oraz art. 2 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i poprawie gospodarstwa społecznego (Dz. U. R. P. Nr. 71, poz. 687), oraz zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1924 r. zarządza się co następuje:

§ 1. Udzielenie poręki (gwarancji) państwowej nastąpić może do sumy 500.000.000 złotych dla następujących zobowiązań:

. . . . . .

3) zobowiązań zapłaty kapitału i odsetek obligacji, wypuszczanych przez ciała samorządowe na cel budowy nowych i ulepszenia istniejących urządzeń użyteczności publicznej, jak również na wznoszenie i rozszerzanie budowli mieszkalnych;

4) zobowiązań Centralnej Kasy Spółek Rolniczych i innych związków o charakterze spółdzielczym, mających dostateczne zabezpieczenie w majątku tych związków i w zobowiązaniach ich członków.

. . . . . .

§ 2. W granicach określonych § 1 niniejszego rozporządzenia upoważnia się Ministra Skarbu do ustalania:

1) przedmiotu poręki,

2) zakresu odpowiedzialności Skarbu Państwa,

3) ewentualnych warunków dodatkowych.

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Skarbu.

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

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*

10. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1924 r. o reorganizacji Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie przez redukcję urzędników.

(Dz. U. R. P. Nr. 107/1924 r. poz. 969).

Na podstawie punktu D. 3 art. 1 oraz art. 2 ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i poprawie gospodarstwa społecznego (Dz. U. R. P. Nr. 71, poz. 687) oraz zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 26 listopada 1924 r. zarządzam co następuje:

§ 1. Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie spełniać winien aż do czasu powołania do życia samorządu wojewódzkiego

następujące należące do jego kompetencji agendy w czterech departamentach:

1) nadzór nad powiatowemi związkami komunalnemi, gminami miejskiemi w zakresie nie przekazanym władzom państwowym i sprawy szupaśnictwa;
2) zarząd niższem szkolnictwem rolniczem samorządowem, orzecznictwo w sprawach wykonania ustawy hodowlanej, udział w wykonaniu ustawy rybackiej w zakresie nie zastrzeżonym władzom państwowym, meljoracje rolne i publiczne przedsiębiorstwa meljoracyjne z wyłączeniem regulacyj rzek i zabudowy potoków górskich, sprawy drogowe, zarząd funduszami: przemysłowym i inwestycyjnym, wreszcie patronat przemysłowy oraz patronat spółdzielni rolniczych, aż do ujednostajnienia związków rewizyjnych spółdzielni zgodnie z obecnemi przepisami;
3) zarząd szpitalnictwem, oraz sprawami sanitarnemi w zakresie ustawy krajowej z dnia 2 lutego 1891 r. o urządzeniu służby zdrowia w gminach i obszarach dworskich (Dz. U. Kr. Nr. 17) i noweli z dnia 5 października 1906 r. (Dz. U. Kr. Nr. 148);
4) zarząd fundacjami stypendjalnemi i dobroczynnemi, byłym majątkiem krajowym i funduszami samoistnemi.

§ 2. Tymczasowy Wydział Samorządowy obejmie na obszarze województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego administrację nieupaństwowionych przez ustawę z dnia 10 grudnia 1920 (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32) dawnych dróg państwowych oraz dróg krajowych powiatowych i gminnych 1 kl. w rozumieniu galicyjskiej ustawy z dnia 10 grudnia 1907 r. (Dz. U. Kr. Nr. 155) i agendy te będzie sprawował w zakresie zastrzeżonym działem II ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32) dla związków samorządowych wojewódzkich.

§ 3. Koszty utrzymania dawnych dróg krajowych obejmować będzie budżet Tymczasowego Wydziału Samorządowego; utrzymanie dawnych dróg państwowych obecnie nieupaństwowionych w czasie trwania obowiązku ustawowego do pokrywania ich przez Skarb Państwa obejmie budżet Ministerstwa Robót Publicznych, które odpowiednie fundusze przekaże Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu; na utrzymanie dawnych dróg powiatowych i gminnych aż do czasu wprowadzenia samorządu wojewódzkiego, Tymczasowy Wydział Samorządowy oznaczać będzie roczne kwoty, które mają oddawać rady powiatowe wraz z dochodami przeznaczonemi na rzecz tych dróg.

§ 4. Przekazanie Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu dawnych dróg krajowych i dawnych dróg państwowych obecnie nieupaństwowionych, administrowanych obecnie przez organy Ministerstwa Robót Publicznych, ustala się na dzień 1 stycznia 1925 r.,

zaś objęcie przez Tymczasowy Wydział Samorządowy dróg powiatowych i gminnych 1 kl. dokonane być winno do dnia 1 lipca 1925 r. Zmniejszenie personelu drogowego związane z tą reorganizacją i przekazanie tych dróg Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 5. Zmniejszenie liczby funkcjonarjuszów zajętych w Tymczasowym Wydziale Samorządowym związane z niniejszą reorganizacją przeprowadzi Minister Spraw Wewnętrznych.

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

Prezydent Rzeczypospolitej: *S. Wojciechowski*

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Ratajski*

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*

ROZDZIAŁ II.

WYROKI NAJWYŻSZEGO TRYBUNAŁU ADMINISTRACYJNEGO.

1. Wyrok Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 18 lutego 1925 r. w sprawie specjalnych opłat drogowych.

(L. Rej. 1401/1924 r.).

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Najwyższy Trybunał Administracyjny pod przewodnictwem prezesa Kopczyńskiego, w obecności sędziów: dr. Dunikowskiego, Kinela, Wozdeckiego, Idźkowskiego i protokolanta Kaczmarkiewicza w sprawie Stanisława Morawskiego w Plancie przeciwko orzeczeniu Wojewody Kieleckiego z dnia 11 lipca 1924 r. L. S. M. 1968/VI w przedmiocie wymiaru opłat drogowych, po przeprowadzonej dnia 18 lutego 1925 r. rozprawie głównej, a to po wysłuchaniu sprawozdania sędziego-referenta jakoteż wywodów zastępcy skargi adw. Zagórskiego, zastępcy władzy pozwanej starszego referenta w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Żywickiego i zastępcy Ministerstwa Robót Publicznych, dyrektora departamentu Nestorowicza,

oddala skargę jako nieuzasadnioną, a zarazem podwyższa opłatę zasadniczą o 6 zł., które znajdują pokrycie w złożonej kaucji.

Powody.

Nakazem płatniczym Wydziału powiatowego w Opatowie z dnia 11 marca 1924 r. L. 1107 wezwano na podstawie uchwalonego przez Sejmik powiatu opatowskiego w dniu 31 stycznia 1924 r. statutu właściciela majątku Planta, Stanisława Morawskiego do uiszczenia zaliczki na poczet specjalnych opłat drogowych, na utrzymnie i budowę dróg, pozostających pod zarządem Wydziału powiatowego.

Wojewoda Kielecki, rozstrzygając na podstawie § 2 rozporządzenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 15 kwietnia 1924 r. Dz. U., poz. 390, orzeczeniem z dnia 11 lipca 1924 r. L. 1968/VI, nie uwzględnił wniesionego przeciw powyższemu nakazowi odwołania

Stanisława Morawskiego, ponieważ zaskarżony wymiar zaliczki uskuteczniony został na podstawie uchwalonego przez Sejmik powiatu opatowskiego z dnia 31 stycznia 1924 r., w brzmieniu ustalonem uchwałą z dnia 23 maja 1924 r., statutu specjalnych opłat drogowych, znajdującego swe prawne uzasadnienie w postanowieniach art. 19, ust. 2 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. Dz. U., poz. 32 z r. 1921 i art. 30 ustęp 1 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych, a z powołanych przepisów wynika, że opodatkowanie gruntów na cele specjalne nie podlega ograniczeniom art. 14 ustawy z 15 czerwca 1923 r. Dz. U. poz. 505, zaliczki zaś na poczet rzeczonych opłat, mogą być pobierane zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. Dz. U. poz. 747, przez uprawniony związek komunalny jeszcze przed uzyskaniem zatwierdzenia statutu pomienionych opłat.

Najwyższy Trybunał Administracyjny, rozpatrując wniesioną przeciw powyższemu orzeczeniu skargę Stanisława Morawskiego, rozważył co następuje:

Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych Dz. Ust. p. 747 przewiduje jako źródła dochodów związków komunalnych między innemi podatki oraz opłaty specjalne.

Co do podatków art. 21 ust. 2-gi wspomnianej ustawy wypowiada ogólną zasadę, iż źródeł obciążonych podatkami, wymienionemi w tej ustawie nie wolno ponownie obciążać samoistnemi podatkami, za wyłączeniem podatków na cele inwestycyjne i to pod ściśle określonemi warunkami, zaś art. 2 głosi, w szczególności co do podatku od gruntów i budynków, że podatki komunalne od tego źródła podatkowego mogą być pobierane tylko w postaci dodatków do podatków państwowych.

Natomiast art. 30 ustęp 1-szy powołanej ustawy stanowi co do opłat, że przepisy dotychczasowych ustaw o opłatach komunalnych na cele specjalne pozostają bez zmiany.

Z powyższego wynika, że ustawa ta 1) odróżnia podatki od opłat, i 2) że zastrzeżenia powołanych wyżej art. 2 i 21 co do podatków nie dotyczą opłat na specjalne cele. Jeżeli zatem weźmie się pod uwagę, że, zgodnie z art. 19, ustęp 2 ustawy z 10 grudnia 1920 r. Dz. U. poz. 32 z r. 1921, tworzenie funduszu na utrzymanie i budowę dróg powiatowych, względnie wojewódzkich następuje w drodze uchwalania przez związki komunalne specjalnych, na ten cel przeznaczonych opłat, to z zestawienia tego przepisu z powołanym przepisem art. 30 ustawy o uregulowaniu finansów komunalnych wynika, że ustawa ta, mówiąc wogóle o opłatach na cele specjalne, miała na myśli i opłaty na cele drogowe, gdyż inaczej byłoby to w tymże art. 30 specjalnie omówione. Pozostawiając przeto na uboczu rozstrzygnięcie teoretycznej kwestji, czy opłaty drogowe są w istocie swej „podatkami", należy stwierdzić, że nie są one podatkami w rozumieniu powołanej ustawy o uregulowaniu finansów

komunalnych. Wywód ten nie stoi w sprzeczności i z treścią par. 4, lit. g rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 17 czerwca 1924 r. Dz. Ust. p. 522; a przeciwnie treść tego postanowienia pośrednio właśnie potwierdza takie rozumienie istoty „opłaty drogowej", stanowiąc, że **przy zestawieniu budżetu** związku komunalnego opłaty drogowe **mają być traktowane jako podatki**. Omówienie to niewątpliwie byłoby zbędne, gdyby opłaty drogowe w rozumieniu obowiązującego ustawodawstwa były uważane za podatki. Niema tu również znaczenia i fakt zatwierdzenia statutu opłat drogowych, będącego podstawą zaskarżonego orzeczenia, przez władze nadzorcze, ponieważ, jak widać z jego treści, dotyczył on również opłat, nakładanych na tak zw. adjacentów, co w myśl art. 23 w związku z art. 42 wspomnianej ustawy o regulowaniu finansów komunalnych powołanej ustawy drogowej podlega zatwierdzeniu władz nadzorczych, wymienionych w tymże art. 42.

W końcu zauważyć należy, że powołanie się zastępcy skargi na to, jakoby przepis art. 19 ustawy drogowej miał jedynie charakter deklaracyjny, z czego wynikałoby, iż nie podpadałby pod postanowienia powołanego wyżej art. 30, jest sprzeczne z treścią tego przepisu, który zawiera wyraźną delegację ustawową dla związków komunalnych do ustanawiania opłat na cele drogowe, a przeto musi być uznany za przepis konstytutywny.

Z powyższych względów należało skargę, jako nieuzasadnioną oddalić.

Orzeczenie o podwyższeniu opłaty zasadniczej opiera się na przepisie art. 3 ust. z 22 września 1922 Dz. Ust. poz. 800.

Warszawa, dnia 18 lutego 1925 r.

(—) *Kopczyński* (—) *Dr. Dunikowski*
(—) *Kinel* (—) *Wozdecki* (—) *Idźkowski*

CZĘŚĆ DRUGA.

ROZDZIAŁ III.

ROZPORZĄDZENIA I OKÓLNIKI.

ADMINISTRACJA DROGOWA.

a) Rozporządzenia tyczące się organizacji administr. drogowej.

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 października 1923 r. w przedmiocie zmian w Statucie Organizacyjnym Ministerstwa Robót Publicznych.

(Monitor Polski Nr. 250/1923 r. z dnia 3. XI. 1923 r.)

Na mocy art. 13 i 15 dekretu o tymczasowej organizacji władz naczelnych z dnia 3 stycznia 1918 r. (Dz. Pr. P. P. Nr. 1, poz. 1) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się załączony do niniejszego Statut Organizacyjny Ministerstwa Robót Publicznych.

§ 2. Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia traci moc obowiązującą Statut Organizacyjny Ministerstwa Robót Publicznych, ogłoszony w Nr. 74 „Monitora Polskiego" z dnia 1 kwietnia 1921 roku.

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych.

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

Prezes Rady Ministrów: *Witos*
Minister Robót Publicznych: (—) *Łopuszański*

Statut organizacyjny Ministerstwa Robót Publicznych.

§ 1. Ministerstwo Robót Publicznych dzieli się na 4 Departamenty: Administracyjny, Wodny, Budowlany i Drogowy, Generalną Dyrekcję Odbudowy oraz Wydział Prezydjalny.

§ 2. Departament Administracyjny składa się z 3 Wydziałów:

Organizacyjno-Osobowego, Finansowo-Gospodarczego i Prawnego.

Wydział Organizacyjno-Osobowy obejmuje sprawy osobowe urzędników i funkcjonarjuszów Ministerstwa i urzędów podległych, sprawy organizacyjne urzędów podległych, sprawy zawodów i Towarzystw technicznych.

Wydział Finansowo-Gospodarczy obejmuje sprawy budżetowe, rachunkowe, kasowe oraz wszelkie sprawy związane z działalnością finansową Ministerstwa i urzędów podległych, prowadzi buchalterję Ministerstwa oraz załatwia sprawy gospodarcze Ministerstwa.

Wydział Prawny załatwia sprawy o charakterze prawnym wykonuje kontrolę prawną i redakcyjną projektów ustaw i rozporządzeń administracyjno-prawnych ogólnego znaczenia, opracowanych w Ministerstwie, oraz umów i dokumentów prawnych, sporządzanych przez inne wydziały Ministerstwa, dalej sprawy komisji dyscyplinarnej i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki.

§ 3. Departament Wodny składa się z 4 Wydziałów:

Żeglugi Śródziemnej, Dróg Wodnych, Wód niespławnych, Elektrycznego i Centralnego Biura Hydrograficznego.

Wydział Żeglugi Śródziemnej obejmuje sprawy administracji i eksploatacji dróg wodnych, inspekcji żeglugi, taboru i warsztatów mechanicznych, towarzystw żeglugowych, konwencji i traktatów żeglugowych.

Wydział Dróg Wodnych obejmuje sprawy, dotyczące regulacji rzek żeglownych i spławnych, sztucznych dróg wodnych i portów śródlądowych.

Wydział Wód Niespławnych obejmuje wszelkie sprawy wodne, nienależące do zakresu czynności powyższych Wydziałów, a w szczególności sprawy regulacji wód niespławnych, potoków górskich, obwałowania rzek, odwodnień, kolmatacji bagien, meljoracji i torfiarstwa, zbiorników i wodociągów państwowych oraz sprawy złączone z wykonaniem ustawy wodnej.

Wydział Elektryczny obejmuje sprawy uprawnień i kontroli zakładów elektrycznych, przewidzianych ustawą elektryczną oraz zatwierdzania projektów na zakłady elektryczne, sprawy taryf i komisji rozjemczych, sprawy ustaw, przepisów i norm, współdziała z Ministerstwem Kolei Żelaznych w sprawach elektryfikacji kolei, załatwia sprawy studjów nad wyzyskaniem źródeł energji elektrycznej, zbiera dane o zapotrzebowaniach i produkcji energji elektrycznej, pracuje nad programem elektryfikacji Państwa.

Centralne Biuro Hydrograficzne obejmuje sprawy hydrografji statystycznej, zakładania stacji hydrograficznych, sygnalizacji i prognozy, sprawy studjów i pomiarów, sprawy badań i rejestracji sił wodnych, wydaje opinje hydrologiczne.

§ 4. Departament Budowlany składa się z 2 Wydziałów.

Wydziału Gmachów Państwowych oraz Wydziału Inspekcji Budowlanej i do Spraw Osiedleńczo-Mieszkaniowych.

Wydział Gmachów Państwowych obejmuje sprawy utrzymania, zarządu, przebudowy i budowy gmachów państwowych i reprezentacyjnych, z wyjątkiem budynków strategicznych, kolejowych i górniczych oraz tych budowli niepaństwowych, które korzystają z pomocy państwowej, wreszcie sprawy zużytkowania gruntów budowlanych państwowych.

Wydział Inspekcji Budowlanej i do Spraw Osiedleńczo-Mieszkaniowych obejmuje sprawy administracyjno-budowlane, normy i przepisy budowlane, nadzór nad budownictwem komunalnem i prywatnem, oraz sprawy mieszkaniowe, regulacji osiedli, z wyjątkiem regulacji połączonych z komasacją gruntów rolnych i sprawy inwestycji komunalnych.

§ 5. Departament Drogowy składa się z 4 Wydziałów: Dróg Państwowych, Dróg Samorządowych, Mostowego i Pomiarowego.

Wydział Dróg Państwowych załatwia sprawy dróg państwowych, sprawy maszyn drogowych, ruchu i uprawnień na drogach publicznych, sprawy turystyki i zarządza samochodami państwowemi.

Wydział Dróg Samorządowych załatwia sprawy budowy nowych dróg oraz wydaje normy i przepisy techniczne, zatwierdza projekty.

Wydział Mostowy załatwia sprawy związane z budową mostów, wydaje normy i przepisy techniczne, zatwierdza projekty.

Wydział Pomiarowy załatwia sprawy ustawodawstwa w dziedzinie miernictwa i przepisów, mających na celu ujednostajnienie sposobu wykonywania prac pomiarowych, sprawy ewidencji katastru gruntowego, oraz sprawy pomiarów granic Państwa oraz ewidencji i utrzymania znaków granicznych.

Za pośrednictwem Biura Trjangulacyjnego wykonuje podstawową trjangulację i niwelację oraz pomiary szczegółowe Państwa z wyjątkiem trjangulacji i niwelacji obszarów, mających znaczenie wojskowe, jako to: rejonów strategicznych i obszarów fortecznych, jakoteż pomiarów dokonywanych dla celów reformy rolnej.

§ 6. Generalna Dyrekcja Odbudowy, jako przejściowy organ Ministerstwa, aż do czasu uchwalenia nowej ustawy o odbudowie, załatwia sprawy, wynikające z ustaw z 18. 7. 1919 r. Dz. U. Nr. 63, poz. 368, z dnia 2. 3. 1920 r. Dz. U. Nr. 24, poz. 143 i 6. 7. 1923 r. Dz. Ust. Nr. 87, poz. 676.

§ 7. Wydział Prezydjalny obejmuje sprawy ogólne Ministerstwa, sprawy wynikające ze stosunku Ministerstwa do Prezydenta, Sejmu, Senatu, Rady Ministrów, sprawy wynikające ze stosunku do innych Ministerstw, do instytucji społecznych i osób, z wyjątkiem spraw należących do zakresu poszczególnych Wydziałów, sprawy organizacyjne i biurowości Ministerstwa, sprawy poruczane przez Ministra, względnie Podsekretarza Stanu, nadzór nad urzędowaniem w Ministerstwie i Kancelarją Główną, sprawy nienależące do zakresu działania innych Wydziałów.

Wydział ten zawiaduje zarazem bibljoteką i intendenturą.

2. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 22 grudnia 1923 r. w przedmiocie zniesienia Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych przy Urzędach Wojewódzkich w Stanisławowie i Tarnopolu.

(Dz. U. R. P. Nr. 137/1923 r. poz. 1153).

Na zasadzie art. 3 ustawy z dnia 29 kwietnia 1919 r. o organizacji i zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych (Dz. Pr. P. P. Nr. 39, p. 283) oraz art. 3 i 4 ustawy z dnia 3 grudnia 1920 r. o tymczasowej organizacji władz administracyjnych II instancji (Województw) na obszarze b. Królestwa, Galicji i Lodomerji z W. Ks. Krakowskiem oraz na wchodzących w skład Rzeczypospolitej Polskiej obszarach Spisza i Orawy (Dz. U. R. P. Nr. 117, poz. 768) zarządza się, co następuje:

§ 1. Znosi się okręgowe dyrekcje robót publicznych przy urzędzie wojewódzkim w Stanisławowie i Tarnopolu i porucza się załatwianie spraw tych dyrekcyj okręgowej dyrekcji robót publicznych przy urzędzie wojewódzkim we Lwowie.

§ 2. Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych we Lwowie, jako obejmująca obszar trzech Województw, podlega pod względem osobowym wojewodzie Lwowskiemu, pod względem służbowym zaś interesowanym wojewodom.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1924 r.

Z dniem tym uchyla się sprzeczne z niniejszem rozporządzeniem postanowienia rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 czerwca 1921 r. w przedmiocie utworzenia okręgowych dyrekcyj robót publicznych dla województw: Krakowskiego, Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego (Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 406).

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sołtan*

3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 lutego 1924 r. w przedmiocie organizacji władz administracyjnych II instancji.

(Dz. U. R. P. Nr. 21/1924 r. poz. 225).

Na zasadzie art. 9 ustawy z dnia 2 sierpnia 1919 r. (Dz. Pr. P. P. Nr. 65, poz. 395) art. 2 i 4 ustawy z dnia 3 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 117, poz. 768) i art. 2 i 10 ustawy z dnia 4 lutego 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 93), nie naruszając na przyszłość prawa zastrzeżonego Ministrowi Spraw Wewnętrznych w art. 9 pierwszej z powołanych ustaw Rada Ministrów zarządza, co następuje:

Stanowisko wojewody jako reprezentanta Rządu.

§ 1. Wojewoda jest na obszarze Województwa przedstawicielem Rządu Centralnego sprawującym z jego ramienia władzę państwową.

Wojewoda posiada wyłączne prawo reprezentowania Rządu przy uroczystych wystąpieniach, o ile Rząd nie wyśle specjalnego delegata.

§ 2. W celu uzgadniania działalności poszczególnych działów administracji państwowej w myśl zasadniczej linji polityki Rządu reprezentowanej przez Wojewodę Naczelnicy Władz II instancji, wyłączonych z pod zwierzchnictwa Wojewody względnie wyznaczeni przez nich zastępcy oraz przedstawiciele Prokuratury odbywają pod przewodnictwem Wojewody perjodyczne zebrania. Zebrania te nie obejmują Prezesów sądów.

Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami wyda regulamin tych zebrań.

§ 3. We wszystkich działach administracji państwowej, niezespolonych z władzami administracji ogólnej, z wyjątkiem administracji wojskowej, mianowanie urzędników na stanowiska samoistne, lub kierownicze może nastąpić po uprzedniem zasięgnięciu opinji właściwego Wojewody.

To samo odnosi się do wniosków nominacyjnych, przedkładanych władzom centralnym odnośnie do tych urzędników, których nominacja należy do władz centralnych.

W razie ujemnej opinji Wojewody nominacja dokonana być może dopiero na skutek decyzji właściwego Ministra.

W zakresie sądownictwa przepis niniejszego paragrafu odnosi się jedynie do stanowisk niesędziowskich.

§ 4. Każda władza właściwa jest obowiązana rozpatrzeć bezzwłocznie skierowany do niej i należycie umotywowany wniosek właściwego Wojewody, dotyczący usunięcia, lub przeniesienia na inne miejsce służbowe, podległego tej władzy urzędnika. O ile odnośna władza uważa wniosek Wojewody za nieuzasadniony, winna przedłożyć sprawę resortowemu Ministrowi, który decyduje ostatecznie.

§ 5. Wszelkie odznaczenia osób cywilnych (ordery, krzyże, medale), z wyjątkiem orderów i odznaczeń za wysługi wojskowe, będą nadawane po zasięgnięciu opinji właściwego Wojewody.

Stosunek służbowy i zastępstwo Wojewody.

§ 6. Wojewoda podlega pod względem osobowym Ministrowi Spraw Wewnętrznych, służbowo zaś Ministrom właściwym dla danego działu administracji państwowej.

§ 7. Zastępcą Wojewody jest Wice-wojewoda, a w razie zachodzącej u niego przeszkody jeden z naczelników wydziałów z resortu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, wyznaczony przez Wojewodę.

Pełnienie funkcji Wice-wojewody porucza na wniosek Wojewody Minister Spraw Wewnętrznych jednemu z Naczelników Wydziałów z resortu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Wojewoda oznacza zakres działania swego zastępcy. W razie niemożności pełnienia przez wojewodę obowiązków służbowych

przechodzą na zastępcę w okresie zastępstwa wszystkie prawa i obowiązki Wojewody.

Organizacja urzędu wojewódzkiego.

§ 8. Urząd Wojewódzki składa się z Wydziałów, względnie samoistnych oddziałów.

Wszystkie sprawy osobowe urzędników Urzędu Wojewódzkiego i urzędów Wojewodzie podległych załatwia Wydział Prezydjalny, który odnośnie do urzędników, pozostających na etacie poszczególnych Ministerstw resortowych zasięga opinji tego Naczelnika Wydziału względnie samoistnego Oddziału, któremu urzędnik służbowo podlega.

Sprawy budżetowe, rachunkowo-kasowe i finansowo-gospodarcze całego Urzędu Wojewódzkiego załatwia Wydział Budżetowo-Gospodarczy. Wydział ten załatwia również sprawy personalne niższych funkcjonarjuszów Urzędu Wojewódzkiego i urzędów Wojewodzie podległych, z wyjątkiem funkcjonarjuszów technicznych, których sprawy personalne załatwia Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych.

Poza sprawami, o których mowa w ustępach poprzednich, podział Urzędu Wojewódzkiego na Wydziały względnie samoistne Oddziały oraz przydział czynności z zakresu poszczególnych resortów ustala Wojewoda na podstawie decyzji właściwego Ministra za zgodą Ministra Spraw Wewnętrznych.

§ 9. Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych wchodzi w skład Urzędu Wojewódzkiego, jako jeden z Wydziałów i załatwia sprawy, należące do jej zakresu działania, z wyjątkiem spraw administracyjno-prawnych, których załatwienie Wojewoda przekaże właściwemu Wydziałowi.

§ 10. Wydziały Urzędu Wojewódzkiego dzielą się w miarę koniecznej potrzeby na Oddziały.

Poszczególne Wydziały mogą posiadać odrębne kancelarje; Ekspedytura i Archiwum Główne są wspólne.

§ 11. Urzędnicy referendarscy, podreferendarscy, rachunkowi i kancelaryjni Urzędu Wojewódzkiego znajdują się na etacie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, z wyjątkiem urzędników referendarskich i podreferendarskich, powołanych w miarę potrzeby przez właściwych Ministrów do załatwiania spraw, opartych na zawodowej wiedzy fachowej poszczególnych resortów (inżynierowie, agronomowie, lekarze weterynarji, leśnicy i t. p.), a przydzielonych do Urzędu Wojewódzkiego z etatu właściwego Ministerstwa.

Etat tych urzędników ustalają właściwi Ministrowie w porozumieniu z Ministrem Skarbu na wniosek Wojewody.

Minister Spraw Wewnętrznych przeprowadzi w porozumieniu z właściwymi Ministrami i Ministrem Skarbu przeniesienie urzędników z wyjątkiem urzędników powołanych przez właściwych Ministrów do załatwiania spraw, opartych na zawodowej wiedzy fachowej, o których mowa w ustępie 1-ym, na etat Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

§ 12. Wszystkie wydatki osobowe i rzeczowe Urzędu Wojewódzkiego obciążają budżet Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Wyjątek stanowią wydatki osobowe i koszta podróży urzędników fachowych, o których mowa w pierwszym ustępie § 11, oraz wydatki rzeczowe tych urzędników, potrzebne w zakresie ich specjalności (instrumenta techniczne, preparaty i t. d.), które to wydatki ponosi budżet właściwego resortowego Ministerstwa.

§ 13. Naczelnicy Wydziałów ponoszą wobec Wojewody odpowiedzialność za prawidłowy tok czynności Wydziału i są bezpośrednimi służbowymi zwierzchnikami dodanego im personelu.

Wojewoda przekaże stosownie do instrukcji, wydanych przez poszczególnych Ministrów w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych Naczelnikom Wydziałów, względnie oddziałów resortowych spełnianie czynności, opartych wyłącznie na zawodowej wiedzy. Za czynności te ponoszą wyłączną odpowiedzialność odnośni Naczelnicy Wydziałów, względnie kierownicy oddziałów resortowych.

Powyższy przepis odnosi się analogicznie do czynności opartych na fachowej wiedzy rachunkowo-kasowej.

§ 14. Poszczególne Wydziały nie mogą występować na zewnątrz jako organa samoistne, lecz wyłącznie z ramienia Wojewody i w jego imieniu. Wszelkie pisma, wychodzące z Urzędu Wojewódzkiego, oraz wszelkie asygnaty pieniężne podpisuje Wojewoda, względnie urzędnicy przez niego upoważnieni.

§ 15. Organa poszczególnych resortów, których okręgi obejmują dwa lub więcej Województw, podlegają pod względem osobowym, temu Wojewodzie, w którego okręgu mają swoją siedzibę urzędową, zaś pod względem rzeczowym wszystkim terytorjalnie właściwym Wojewodom.

W tych wypadkach w drodze osobnych instrukcji, wydanych przez właściwych Ministrów w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, będzie zapewniony wszystkim interesowanym Wojewodom odpowiedni wpływ na sprawy osobowe, budżetowe i gospodarcze tych organów, względnie organów im podległych, oraz określony sposób załatwiania spraw należących do zakresu działania tych organów.

Minister Robót Publicznych przydzieli w razie potrzeby do poszczególnych Urzędów Wojewódzkich, znajdujących się poza siedzibą Dyrekcji, niezbędne siły techniczne.

§ 16. Poszczególni Ministrowie mogą przeprowadzać przez swoich delegatów lustrację czynności urzędników pozostających na ich etacie oraz czynności poszczególnych Wydziałów i Oddziałów w zakresie spraw odnośnego resortu. Tak o rozpoczęciu lustracji jak i jej wyniku delegat zawiadomi Wojewodę.

§ 17. Urząd Wojewódzki wydaje Dziennik Wojewódzki.

Postanowienia końcowe.

§ 18. Znosi się postanowienia:

artykułów 1—4, oraz 39—42 rozporządzenia wykonawczego Rady Ministrów z dnia 13 listopada 1919 r. do ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 490);

§§ 1—4 i 31—38 rozporządzenia Rady Ministrów z 14 marca 1921 r. do ustawy z dnia 3 grudnia 1920 r. o tymczasowej organizacji władz administracyjnych II instancji (Województw na obszarze b. Królestwa Galicji i Lodomerji z W. Ks. Krakowskiem, oraz Spisza i Orawy (Dz. U. R. P. Nr. 39 poz. 234);

§§ 1—4 i 32—37 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21-go marca 1921 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji na ziemiach, przyłączonych do obszaru Rzeczypospolitej na podstawie umowy i preliminaryjnym pokoju i rozejmie, podpisanym w Rydze (Dz. U. R. P. Nr. 39 poz. 235);

§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 marca 1921 r. w przedmiocie zmiany art. 37 i 38 rozporządzenia wykonawczego Rady Ministrów z dnia 13 listopada 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. U. R. P. Nr. 39 poz. 236);

wszelkie inne przepisy sprzeczne z postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

§ 19. Instrukcje, wydane na podstawie rozporządzeń Rady Ministrów wyszczególnionych w § 18 przez właściwych Ministrów w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych dla poszczególnych Wydziałów i organów resortowych tracą moc obowiązującą, o ile są niezgodne z niniejszem rozporządzeniem.

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

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Sołtan*
Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*
Minister Reform Rolnych: *Z. Ludkiewicz*
Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*
Minister Sprawiedliwości: *W. Wyganowski*
Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego: *Miklaszewski*
Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*
Kierownik Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej: G. Simon.

4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 marca 1924 r. w przedmiocie utworzenia Rad wojewódzkich w województwach: nowogródzkiem, poleskiem, wołyńskiem oraz w okręgu administracyjnym wileńskim.

(Dz. U. R. P. Nr. 34/1924 r. poz. 352).

Na zasadzie art. 9 ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 395) w związku z art. 2 ustawy z dnia 4 lutego 1921 r. o unormowaniu stanu prawno-politycznego na ziemiach, przyłączonych do obszaru Rzeczypospolitej na podstawie umowy o preliminaryjnym

pokoju i rozejmie, podpisanej w Rydze dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. U. z r. 1921 Nr. 16, poz.93) oraz w związku z § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 czerwca 1922 r. w przedmiocie organizacji władz administracyjnych II instancji na Ziemi Wileńskiej (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 410) nie naruszając na przyszłość prawa zastrzeżonego w art. 9 pierwszej z powołanych ustaw Ministrowi Spraw Wewnętrznych, wreszcie w związku z § 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 marca 1921 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji na ziemiach, przyłączonych do obszaru Rzeczypospolitej na podstawie umowy o preliminaryjnym pokoju i rozejmie, podpisanej w Rydze 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. z r. 1921, Nr. 39, poz. 235) zarządza się co następuje.

§ 1. W województwach: nowogródzkiem, poleskiem i wołyńskiem tworzy się Rady Wojewódzkie. Zadanie Rady polega na wydawaniu opinji w sprawach poddanych pod jej obrady przez Wojewodę, a nadto podejmowanie uchwał stanowczych w sprawach, przekazanych jej przez ustawę.

Przewodniczącym Rady Wojewódzkiej jest Wojewoda lub wyznaczony przez niego zastępca.

Rada wydaje opinje, względnie uchwala bądź na posiedzeniach plenarnych, bądź to w sekcjach.

Pełną Radę Wojewódzką zwołuje Wojewoda w miarę uznanej przez siebie potrzeby, nie rzadziej jednak niż dwa razy do roku.

§ 2. Wskazane jest, ażeby Wojewoda zasięgał opinji Rady Wojewódzkiej we wszystkich sprawach większego znaczenia tak pod względem gospodarczym jak i kulturalnym, z wyjątkiem spraw poruczonych przez poszczególne ustawy specjalnym kolegjom, a w szczególności: w sprawach zaopatrzenia ludności w artykuły pierwszej potrzeby, budowy kanałów, portów, regulacji rzek i wogóle budowli, mających wielką doniosłość dla gospodarki wojewódzkiej, zmiany granic województwa i powiatów, ulg podatkowych spowodowanych klęskami żywiołowemi na znaczniejszej przestrzeni województwa, budowy szpitali większych, zakładów humanitarnych i t. p., we wszystkich sprawach ważniejszych wchodzących w zakres działalności związków komunalnych oraz w sprawach zarządzania mieniem szkół cerkiewno-parafjalnych, b. szkół ziemskich, przejętych obecnie przez szkoły powszechne, a to do czasu ustawowego uregulowania przynależności tego mienia, wreszcie w sprawach zarządzania mieniem b. ziemstw gubernialnych.

Sekcje powołane będą do udzielania swej opinji w tych wszystkich wypadkach, w których z powodu nagłości sprawy zasięgniętą być nie może opinja pełnej Rady Wojewódzkiej. Ponadto wskazanem jest zasięganie opinji Sekcji w sprawach mniejszego znaczenia, w szczególności budowy kolejek użyteczności prywatnej, dróg, meljoracyj publicznych, spółek wodnych, znaczniejszych zakładów przemysłowych, ulg podatkowych ograniczonych do mniejszych przestrzeni, próśb instytucyj komunalnych i publicznych o zasiłki ze Skar-

PAŃSTWOWY ZWIĄZ. WODNY
w Krakowie, ul. Skawińska 31
Telefon: 690-61, 690-69

bu Państwa, zmiany granic gmin, podnoszenia osad do rzędu miast, oznaczania warunków przetargów publicznych na wykonanie robót lub dostaw państwowych, upoważnienia do wykonania robót lub dostaw sposobem gospodarczym, jeżeli przetarg nie dojdzie do skutku oraz określenia ogólnych warunków wykonania, wreszcie wszelkich uchwał finansowych związków samorządowych. W tym ostatnim wypadku wskazanem jest zaprosić na posiedzenie sekcji delegata interesowanego związku celem uzyskania od niego potrzebnych wyjaśnień.

§ 3. Do pełnej Rady Wojewódzkiej należą delegaci Sejmików i Rad Miejskich miast wydzielonych, a w miastach rządzących się tymczasową ustawą miejską b. Komisarjatu Generalnego Ziem Wschodnich z dnia 27 czerwca 1919 r. (Dz. Urz. C. Z. W. Nr. 7/19, poz. 46) delegaci Magistratów oraz kierownicy poszczególnych działów administracji wojewódzkiej i przedstawiciele działów nie należących do tego zarządu; tych ostatnich wyznaczają naczelnicy odnośnych władz.

O ile na obszarze województwa znajduje się więcej naczelników równorzędnych tego samego działu administracji nie wchodzących w zakres działania Wojewody, wtedy Wojewoda zwraca się do właściwego Ministra o wyznaczenie przedstawiciela w Radzie Wojewódzkiej.

§ 4. Sekcje obradują w komplecie, składającym się przynajmniej z trzech delegatów samorządowych przy udziale jednego przedstawiciela odnośnego działu administracji oraz przynajmniej jednego sędziego, wyznaczonego przez ogólne zebranie miejscowego sądu okręgowego. Dla zapewnienia tego kompletu Wojewoda powołuje do każdej sekcji 4 delegatów, z których jeden przy pełnym komplecie będzie miał charakter zastępcy. Głos jego wtedy się liczy, jeżeli jeden z delegatów nie jest na posiedzeniu obecny. Sekcje obradują w kadencjach kwartalnych. Wojewoda układa plan tych kadencji na cały rok zgóry oraz wysyła zaproszenia do delegatów związków samorządowych na poszczególne sesje; w zaproszeniach tych winien być uwidoczniony przypuszczalny czas trwania sesji.

§ 5. Przedstawicielom poszczególnych działów administracji państwowej należą się djety urzędnicze względnie wojskowe oraz zwrot kosztów podróży, o ile nie urzędują w siedzibie województwa. Koszta te obciążają budżety odnośnych działów administracji.

§ 6. Stanowcze uchwały Rady Wojewódzkiej, względnie Sekcji może Wojewoda ponownie przekazać do rozpatrzenia, względnie zawiesić, winien jednak w ostatnim wypadku przedłożyć je do rozstrzygnięcia właściwemu Ministrowi.

Wojewoda jest odpowiedzialnym za wszystkie zarządzenia, wydane przezeń na podstawie opinji lub uchwał Rady Wojewódzkiej względnie jej Sekcji. Okoliczność, że wydał je w myśl tych uchwał lub opinji nie zmniejsza jego odpowiedzialności.

§ 7. Postanowienia zawarte w §§ 1—6 stosują się analogicz-

nie do delegata Rządu w Wilnie oraz podległego mu obszaru administracyjnego.

§ 8. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Spraw Wewnętrznych, który w drodze osobnych rozporządzeń ustali termin utworzenia poszczególnych Rad Wojewódzkich.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 stycznia 1925 r. o przekazaniu wojewodom: nowogródzkiemu, poleskiemu, wołyńskiemu, Delegatowi Rządu w Wilnie na powierzonym im obszarze oraz wojewodzie białostockiemu w odniesieniu do terenu powiatów: grodzieńskiego i wołyńskiego oraz gmin wiejskich: masiewskiej, suchopolskiej i białowieskiej niektórych uprawnień Ministra Spraw Wewnętrznych w zakresie wykonywania nadzoru nad działalnością związków komunalnych. *)

(Dz. U. R. P. Nr. 17/1925 poz. 117).

Na podstawie art. 7 i 9 ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. P. P. P. Nr. 65, poz. 395) zarządza się co następuje:

§ 1. Wojewodom: nowogródzkiemu, poleskiemu, wołyńskiemu, Delegatowi Rządu w Wilnie na powierzonym im obszarze oraz wojewodzie białostockiemu na obszarze powiatów: grodzieńskiego i wołkowyskiego oraz gmin wiejskich: masiewskiej, suchopolskiej i białowieskiej przekazuje się następujące uprawnienia, zastrzeżone dotąd Ministrowi Spraw Wewnętrznych:

1) sprawowanie nadzoru państwowego w I-szej instancji nad działalnością powiatowych związków komunalnych z zastrzeżeniem nadal kompetencji Ministra Spraw Wewnętrznych:
   a) prawa rozwiązywania sejmików i wydziałów powiatowych,
   b) prawa zatwierdzania uchwał sejmików w sprawie nabywania i pozbywania nieruchomości oraz lokaty kapitałów,
   c) prawa zatwierdzania statutów związków specjalnych;

2) wykonywanie nadzoru w ostatniej instancji nad działalnością gmin wiejskich i miast niewydzielonych z zastrzeżeniem nadal kompetencji Ministra Spraw Wewnętrznych prawa zarządzenia wyborów do rad miejskich na podstawie art. 1 zarządzenia b. Komisarza Generalnego Z. W. z dnia 25 czerwca 1919 r., ustanawiającego regulamin wyborów do tymczasowych rad miejskich (Dz. Urz. Z. C. Z. W. Nr. 7, poz. 48), w tych miastach, które się rządzą tymczasową ustawą miejską, wydaną przez Komisarza Generalnego z dnia 27 czerwca 1919 r. (Dz. Urz. Z. C. Z. Nr. 7, poz. 46).

§ 2. Rozporządzenie niniejsze uzyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Minister Spraw Wewnętrznych: *Ratajski*

---

*) Kompetencje wojewodów w innych dzielnicach określone są Rozp. Rady Ministrów z dnia 13. XI. 1919 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 90/1919 r. poz. 490).

6. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 31 grudnia 1923 r. Nr. XII—250 w sprawie publicznych dojazdów kolejowych na terenie województw małopolskich.

Do Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) Województw: Krakowskiego w Krakowie, Lwowskiego we Lwowie, Stanisławowskiego i Tarnowskiego we Lwowie.

Do wiadomości: Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie.

Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, że do czasu przejęcia odnośnych kategoryj dróg publicznych przez właściwe Zarządy — państwowe Zarządy drogowe, zorganizowane na mocy rozporządzenia Nr. II—2700 z dnia 30. VI. 1921 r. zarządzać winny publicznemi dojazdami dolejowemi, uznanemi za takie na mocy Ustawy z dnia 15 kwietnia 1881 r. (Nr. 46 Dz. U. Kr.) i noweli do tejże z dnia 9 marca 1888 r. (Nr. 38 Dz. U. Kr.), łączącemi dworce i stacje kolei żelaznej z drogami, uznanemi za państwowe przez Sejm Ustawami: z dnia 10. XII. 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 p. 32) i z dnia 23. VI. 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 63, p. 387).

Wszystkie pozostałe dojazdy kolejowe, uznane są za takie na mocy wymienionych Ustaw z dnia 15. IV. 1881 r. i z d. 9. III. 1888 r. pozostają na mocy art. 34 powołanej ustawy z d. 10. XII. 1920 r. jak dotychczas w zarządzie Wydziałów powiatowych.

Wobec powyższego Ministerstwo Robót Publicznych poleca:

1) Objąć niezwłocznie — o ile to się dotąd nie stało — w zarząd państwowy te z dojazdów kolejowych, uznanych za takie Ustawami z d. 15. IV. 1881 r. i 9. III. 1888 r., które łączą stacje kolei z drogami uznanemi za państwowe na mocy ustaw z d. 10. XII. 1920 r. i z d. 23. VI. 1921 r.

2) Wyjaśnić Wydziałom powiatowym, że ich obowiązkiem jest utrzymywanie wszystkich pozostałych dojazdów kolejowych.

3) Na należyte utrzymania dróg wskazanych w p. 2 udzielać możliwie większe zapomogi z kredytów § 12 poz. 5 budż. Dyrekcyj.

Minister: w z. *Rybczyński*

7. Zarządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 19 grudnia 1924 r. Na. XI—3418 w przedmiocie reorganizacji administracji dróg państwowych i samorządowych na terenie Województw Krakowskiego oraz Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego w związku z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10 grudnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. poz. 969).

a) Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Rob. Publ.) w Krakowie.

Na zasadzie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10. XII. 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. poz. 969) o reorganizacji Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie Ministerstwo poleca protokólarnie przekazać Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu administrację tych b. dróg krajowych oraz

b. dróg państwowych, które nie zostały upaństwowione przez ustawę o budowie i utrzymaniu dróg z 10. XII. 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r. p. 32).

Przekazywanie powinno być rozpoczęte 1 stycznia i zakończone najpóźniej 1 marca tegoż roku.

Protokóły winny wykazywać stan przejmowanych dróg i mostów, remanent materjałów konserwacyjnych na drogach i szczegółowy opis robót mostowych nieukończonych oraz wykazy przekazywanego inwentarza. Winien być sporządzony na dzień 1 stycznia wykaz wydatków na utrzymanie dróg b. krajowych nieupaństwowionych, poczynionych przez państwowe zarządy drogowe w 1924 r. i ogólne zestawienie zaliczek otrzymanych od Tymczasowego Wydziału Samorządowego i wydatków na utrzymanie b. dróg krajowych w 1924 r. aby można było wyrównać obrachunek między Tymczasowym Wydziałem Samorządowym, a Dyrekcją R. P. na utrzymanie b. dróg krajowych w 1924 r.

Ponieważ ze względów technicznych przejęcie przekazywanych Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu dróg nie będzie mogło się odbyć w terminie 1 stycznia 1925 r. i ulegnie pewnej zwłoce poleca się Dyrekcji czynić niezbędne wydatki na utrzymanie tych dróg do czasu ich oddania; wydatki te po przejęciu dróg przez Tymczasowy Wydział Samorządowy będą zwrócone.

Inwentarz należący do przekazywanych dróg podlega przekazaniu (z walców tych które przed objęciem dróg krajowych przez państwo były własnością b. Wydziału Krajowego).

Z dniem 1 stycznia 1925 r. Tymczasowy Wydział Samorządowy winien również objąć kamieniołom w Kozach; o objęciu winien być sporządzony szczegółowy protokół.

Jednocześnie z przekazywaniem b. dróg krajowych i państwowych winna być przeprowadzona redukcja w oddziale drogowym Dyrekcji R. P. i reorganizacja państwowych zarządów drogowych.

Skład osobowy oddziału drogowego Dyrekcji Ministerstwo określa na 5 inżynierów, 2 praktykantów (inżynierów lub techników, 1 technika i 1 rysownika).

Co do organizacji państwowych Zarządów drogowych Ministerstwo zgadza się na wniosek Dyrekcji Okręgowej Nr. IV—6103/24 roku i zarządza utworzenie na terenie województwa Krakowskiego 6 państwowych zarządów drogowych według etatu ustalonego w załączniku.

Do zakresu działania państwowych zarządów drogowych należeć będą oprócz administracji dróg państwowych te czynności jakie należały dotychczas, a więc zarząd budynków państwowych i inne czynności administracyjno-techniczne.

Zechce Urząd Wojewódzki (Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych) przedstawić do Ministerstwa wniosek na obsadzenie stanowisk wymienionych w załączniku w terminie dwutygodniowym. We wniosku winni być uwzględnieni możliwie najlepsi pracownicy zarówno pod względem fachowym jak urzędniczym bez różnicy,

czy dawniej pozostawali w służbie państwowej austrjackiej czy też b. Wydziału Krajowego. Życzącym sobie przejść na służbę do Tymczasowego Wydziału Samorządowego nie należy czynić trudności.

W etacie zarządów drogowych przewiduje się miejsca dla praktykantów — wychowańców Politechnik i szkół średnich zawodowych — w celu wychowania przyszłych kadrów pracowników. W etacie nieumieszczeni są kierownicy budowy dróg lub większych mostów, którzy w miarę potrzeby będą powoływani za zgodą Ministerstwa Robót Publicznych i opłacani z kredytów rzeczowych.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

Załącznik

Etat Państwowych Zarządów Drogowych na terenie Województwa Krakowskiego.

Liczba porząd.	Siedziba Państw. Zarz. Drog.	Teren działania (powiaty)	Długość administrowanych dróg państw.	ETAT OSOBOWY					
				Inżynierów		Praktykantów*) inż. (X lub IX kat.) lub techn. (XI lub XII kategorji)	Kancelistów-rysowników X kat	Techników lub konduktorów drog.**) (do VIII kat.)	Drogomistrzów
				VI kat.	VII kat				
1	BIAŁA	Biała Żywiec Oświęcim Wadowice	193,5	1	1	1	1	1	3
2	KRAKÓW	Kraków Wieliczka Chrzanów Bochnia Brzesko Myślenice	209,5	1	1	1	1	—	4
3	NOWY TARG	Nowy Targ Maków Spisz Orawa	143,6	1	—	1	1	2	1
4	NOWY SĄCZ	Nowy Sącz Grybów Limanowa	169,3	1	—	1	1	1	2
5	JASŁO	Jasło Gorlice	95,9	1	—	—	1	1	2
6	TARNÓW	Tarnów Dąbrowa Pilzno Mielec Ropczyce	222,9	1	1	1	1	1	4
			1035,0	6	3	5	6	6	16

*) Wychowańcy Politechniki lub średn. szkół zawod. (po ukończ. studj.)
**) Posady te zajmować mogą konduktorzy drog. b. Wydz. Krajowego oraz młode siły awansowane z pośród praktykantów i mające studja ukończone wyższe lub średnie zawodowe. Kategorja płac waha się od XI do VIII włącznie, w zależności od poziomu wykształcenia i lat służby. Stanowiska przewidziane niniejszą rubryką będą obsadzane w tych zarządach drog., w których zajdzie potrzeba

b) Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Rob. Publ.) we Lwowie.

Na zasadzie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 10. XII. 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. poz. 969) o reorganizacji Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie Ministerstwo poleca protokólarnie przekazać Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu administrację tych b. dróg krajowych oraz b. dróg państwowych, które nie zostały upaństwowione przez ustawę o budowie i utrzymaniu dróg z 10. XII. 1920 r. Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r. poz. 32).

Przekazywanie powinno być rozpoczęte 1 stycznia i zakończone najpóźniej 1 marca tegoż roku.

Protokóły winny wykazywać stan przejmowanych dróg i mostów, remament materjałów konserwacyjnych na drogach i szcze-

gółowy opis robót mostowych nieukończonych oraz wykazy przekazywanego inwentarza. Winien być sporządzony na dzień 1 stycznia wykaz wydatków na utrzymanie dróg b. krajowych nieupaństwowionych, poczynionych przez państwowe zarządy drogowe w 1924 r. i ogólne zestawienie zaliczek otrzymanych od Tymczasowego Wydziału Samorządowego i wydatków na utrzymanie b. dróg krajowych w 1924 r., aby można było wyrównać obrachunek między Tymczasowym Wydziałem Samorządowym, a Dyrekcją R. P. za utrzymanie b. dróg krajowych w 1924 r.

Ponieważ ze względów technicznych przejęcie przekazywanych Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu dróg nie będzie mogło się odbyć w terminie 1 stycznia 1925 r. i ulegnie pewnej zwłoce, poleca się Dyrekcji czynić niezbędne wydatki na utrzymanie tych dróg do czasu ich oddania; wydatki te po przejęciu dróg przez Tymczasowy Wydział Samorządowy będą zwrócone.

Inwentarz należący do przekazywanych dróg podlega przekazaniu (z walców te, które przed objęciem dróg krajowych przez państwo były własnością b. Wydziału Krajowego).

Jednocześnie z przekazaniem b. dróg krajowych i państwowych winna być przeprowadzona redukcja w oddziale drogowym Dyrekcji R. P. i reorganizacja państwowych zarządów drogowych.

Skład osobowy Oddziału drogowego Dyrekcji Ministerstwo określa na 9 inżynierów, 1 technika-rysownika, 2 praktykantów, 2 rysowników oraz 1 kierownika warsztatów i garażu.

Co do organizacji państwowych zarządów drogowych Ministerstwo zasadniczo zgadza się na wniosek Dyrekcji Nr. IV—9600/25 roku i zarządza utworzenie na terenie 3 Województw 13 państwowych zarządów drogowych według etatu ustalonego w załączniku.

Do zakresu działania państwowych zarządów drogowych należeć będą oprócz administracji dróg państwowych te czynności, jakie należały dotychczas, a więc zarząd budynków państwowych i inne czynności administracyjno-techniczne.

Zechce Urząd Wojewódzki (Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych) przedstawić do Ministerstwa wniosek na obsadzenie stanowisk wymienionych w załączniku w terminie dwutygodniowym. We wniosku winni być uwzględnieni możliwie najlepsi pracownicy zarówno pod względem fachowym jak urzędniczym bez różnicy, czy dawniej pozostawali w służbie państwowej austrjackiej czy też b. Wydziału Krajowego. Życzącym sobie przejść na służbę do Tymczasowego Wydziału Samorządowego nie należy czynić trudności.

W etacie zarządów drogowych przewiduje się miejsca dla praktykantów — wychowańców Politechnik i szkół średnich zawodowych — w celu wychowania przyszłych kadrów pracowników. W etacie nieumieszczeni są kierownicy budowy dróg lub większych mostów, którzy w miarę potrzeby będą powoływani za zgodą Ministerstwa Robót Publicznych i opłacani z kredytów rzeczowych.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

Załącznik

Etat Państwowych Zarządów Drogowych na terenie Województw Lwowskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego.

Liczba porząd.	Siedziba Państw. Zarz. Drog.	Teren działania (powiaty)	Długość administrowanych dróg państw.	Inżynierów		Praktykantów*) inż. (X lub IX kat.) lub techn. (XI lub XII kat.)	Kancelistów-rysowników Xkat.	Techników**) (kondukt. drog. do VIII kat.)	Drogomistrzów
				VI kat.	VII kat				
1	LWÓW	Lwów Bóbrka Jaworów Gródek Jag.	230	1	1	1	1	—	4
2	RAWA RUSKA	Rawa Ruska Żółkiew Sokal Lubaczów	272	1	1	1	1	—	5
3	SAMBOR	Sambor St. Sambor Drohobycz Rudki Turka	200	1	1	1	1	—	4
4	PRZEMYŚL	Przemyśl Mościska Dobromil	119	1	—	—	1	—	2
5	JAROSŁAW	Jarosław Przeworsk Łańcut Nisko Tarnobrzeg Kolbuszowa Rzeszów	244	1	1	1	1	—	5
6	SANOK	Sanok Lisko Krosno Brzozów Skrzyżów	148	1	1	1	1	—	3
7	STANISŁAWÓW	Stanisławów Rohatyn Kałusz Bohorodczany Tłumacz	213	1	1	1	1	—	4
8	STRYJ	Stryj Skole Dolina Żydaczów	218	1	1	1	1	—	4
9	KOŁOMYJA	Kołomyja Śniatyn Kosów Pieczeniżyn Nadwórna Horodenka	197	1	1	1	1	—	4
10	TARNOPOL	Tarnopol Zbaraż Skałat Brzeżany Zborów	196	1	1	1	1	—	4
11	ZŁOCZÓW	Złoczów Przemyślany Kamionka Radziechów Brody	262	1	1	1	1	—	5
12	CZORTKÓW	Czortków Trembowla Kopyczyńce Buczacz Podhajce	212	1	1	1	1	—	4
13	ZALESZCZYKI	Zaleszczyki Borszczów	117	1	—	1	—	—	2
			2628	13	11	12	12	6	50

*) Wychowańcy Politechnik lub średnich szkół zawodowych (po ukończeniu studjów).

**) Posady te zajmować mogą konduktorzy drogowi b. Wydziału Krajowego oraz młode siły, awansowane z pośród praktykantów i mające studja ukończone wyższe lub średnie zawodowe. Kategorja płac waha się od XI do VIII włącznie w zależności od poziomu wykształcenia i lat służby. Stanowiska przewidziane niniejszą rubryką będą obsadzane w tych zarządach drogowych, w których zajdzie potrzeba.

c) Do Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie.

Na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej w przedmiocie reorganizacji Tymczasowego Wydziału Samorządowego (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. poz. 969), Ministerstwo Robót Publicznych jednocześnie wydaje zarządzenie Dyrekcjom Okręgowym Robót Publicznych we Lwowie i Krakowie, o przekazaniu Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu z dniem 1 stycznia administracji b. dróg krajowych oraz b. dróg państwowych i strategicznych nieupaństwowionych ustawą o budowie i utrzymaniu dróg z dnia 10 XII. 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r. poz. 32).

Odpis wydanego zarządzenia dołącza się do niniejszego pisma.

Na zasadzie art. 4 wymienionego wyżej rozporządzenia, zechce Tymczasowy Wydział Samorządowy przedstawić do Ministerstwa projekt organizacyjny wspólnej administracji dróg samorządowych z wymienieniem ilości zarządów drogowych, miejsc urządzenia, składu osobowego, ze wskazaniem kategorji płac i ilości pracowników technicznych: inżynierów, techników (konduktorów drogowych), dozorców drogowych (drogomistrzów) oraz personelu pomocniczego (rysowników, kancelistów). W projeckie organizacyjnym nazwiska przyszłych pracowników narazie nie są potrzebne.

Ministerstwo Robót Publicznych mniema, że projekt administracji dróg samorządowych na terenie czterech województw małopolsickh winien uwzględniać możliwość łatwego i szybkiego przekazania tej administracji przyszłym samorządom wojewódzkim.

W sprawie personelu b. Wydziału krajowego oraz personelu pa twowego, któryby Tymczasowy Wydział Samorządowy zechciał przejąć od Dyrekcyj Okręgowych, zechce Tymczasowy Wydział Samorządowy porozumieć się bezpośrednio z temi Dyrekcjami i przedstawić wnioski Ministerstwu.

Na utrzymanie b. dróg państwowych, nieupaństwowionych ustawą drogową z 10. XII. 1920, Ministerstwo przekazywać będzie sumy przewidziane na ten cel w budżecie M. P. R. w ratach w miarę realizowania budżetu Ministerstwa Robót Publicznych. Z sum tych, po upływie roku budżetowego, winien Tymczasowy Wydział Samorządowy przedstawić wyrachowanie, w formie wykazu wydatków (bez przedstawiania rachunków) i opisu wykonanych robót na poszczególnych drogach.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

8. Zarządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 24. II. 1925 r. Nr. XI—576 uzupełniające zarządzenia Nr. XI—3418/24 r. z 19 grudnia 1924 r. w sprawie organizacji administracji dróg samorządowych na terenie Województwa Krakowskiego, Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego.

(Wyjątek).

Do Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie.

Ministerstwo Robót Publicznych nie przyjmuje do wiadomości pisma Tymczasowego Wydziału Samorządowego Nr. Lw. 7173/25 r.

i nie zatwierdza nadesłanego przy tem piśmie projektu administracji dróg samorządowych na terenie województw małopolskich z przyczyn następujących:

Projekt administracji dróg samorządowych przedstawiony przy wskazanem wyżej piśmie Tymczasowego Wydziału Samorządowego przewiduje utworzenie Okręgów dróg b. Krajowych i b. państwowych na wzór tych, jakie istniały przed wojną z ramienia b. Wydziału Krajowego i niezależnie od tego utworzenie dla każdego powiatu zarządów dla dróg powiatowych i gminnych, podporządkowanych „pod względem technicznym i rzeczowym odnośnemu okręgowemu zarządowi dróg".

Odtworzy to w gruncie rzeczy trzytorową administrację drogową, jaka istniała na terenie 4 województw małopolskich za czasów austrjackich tylko bardziej zawiłą i kosztowną nie odpowiadającą warunkom art. 16 ustawy drogowej, do którego T. W. S. w myśl § 2 Rozporządzenia Prezydenta z dnia 10 grudnia 1924 r. (Nr. 107 Dz. U. R. P. poz. 969) winien się zastosować. — Ministerstwo Robót Publicznych zgodzi się tylko na jednotorową administrację dróg samorządowych na terenie poszczególnych powiatów.

Ze względu na uprawnienia, jakie w myśl § 2 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 10. XII. 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 107/24 r. poz. 969)przysługują Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu, na zasadzie art. 11 Ust. drog. z dnia 10. XII. 1920 r. może Tymczasowy Wydział Samorządowy przedstawić wnioski na przekazanie administracji wszystkich dróg samorządowych tym Radom powiatowym, które sprawnie działają i mają odpowiedni personel techniczny.

Warunki, na jakich administracja ta ma być przekazana powiatom ustali T. W. S. i przedstawi przy wnioskach Ministerstwu Robót Publicznych do aprobaty. —

Zechce więc Tymczasowy Wydział Samorządowy przedstawić projekt administracji dróg samorządowych, którzyby ewentualnie uwzględniał art. 11 tejże ustawy. —

. . . . . .

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

c) Różne rozporządzenia charakteru administracyjnego.

9. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 3. I. 23 r. Nr. A.o 3227 w przedmiocie sposobu podawania do wiadomości ogółu rozporządzeń władz państwowych, wymagających szczególnej publikacji.

Do wszystkich PP. Wojewodów (z wyjątkiem śląskiego), P. Delegata Rządu w Wilnie.

Celem zapobieżenia stałemu i gwałtownemu wzrostowi wydatków na druk publikacji urzędowych zarządzam, co następuje:

Rozplakatowywanie drukowanych rozporządzeń (obwieszczeń) władz będzie miało w przyszłości miejsce jedynie wówczas, gdy taka forma publikacji jest wyraźnie przepisana albo wynika z treści publikowanego rozporządzenia (np. rozporządzenia, dotyczące poboru wojskowego, najważniejszych spraw z dziedziny bezpieczeństwa publicznego, ograniczeń w ruchu nadgranicznym itp.) Na zachodzącą konieczność wyjątkowego użycia systemu rozplakatowywania rozporządzeń będą władze wyższe zwracały w konkretnych wypadkach uwagę władz niższych, o ile forma rozplakatowania nie wynika już z obowiązujących przepisów. W ten sposób stanie się rozplakatowanie sposobem publikacji obwieszczeń stosowanym wyjątkowo, w wypadkach szczególnie ważnych.

Poza określonemi wyżej nielicznymi wypadkami rozplakatowywania będą rozporządzenia władz państwowych, wymagające ogłoszenia ich ludności, podawane do wiadomości publicznej w sposób prostszy i tańszy, niż rozplakatowywanie.

W szczególności w miastach (z wyjątkiem największych) i w miasteczkach będą rozporządzenia obwieszczane przez odczytanie ich publiczności zgromadzonej za pomocą odgłosu bębna; wybębnianie uskuteczniać należy — poza wypadkami nagłemi — w miejscu i w czasie wskazanym potrzebami i zwyczajami lokalnemi (np. w dni targowe, w dni świąteczne po nabożeństwach i t. p.) Wybębnianie może być oczywiście zastąpione, gdzie zwyczaj taki istnieje, przez zwoływanie ludności za pomocą dzwonka, lub w inny sposób, praktykowany dotąd w danej miejscowości. W każdym razie jednak oprócz tego rodzaju publikacji winno być rozporządzenie, pisane na maszynie czy też ręką, wywieszone na tablicy w urzędzie gminnym, oraz w starostwie z zaznaczeniem daty wywieszenia.

Analogiczny sposób publikowania będzie stosowany i w gminach wiejskich i tutaj rozporządzenia władz, wymagające szczególnego podania ich do wiadomości ludności, będą nierozplakatowywane, lecz odczytywane wobec mieszkańców danej miejscowości, zgromadzonych za pomocą sygnału bębna, dzwonka lub trąbki. Następować to będzie — o ile nie idzie o obwieszczenia pilne — z reguły w niedzielę, względnie w dni świąteczne. Podobnie jak w gminach miejskich będą i tutaj rozporządzenia poza ustnym ogłoszeniem wywieszane na tablicy gminnej, względnie sołtysa z zaznaczeniem daty affigowania. Stosowaniem przedstawionego wyżej sposobu ogłaszania rozporządzeń władz państwowych osiągnie się z jednej strony zmniejszenie wydatków na druki, z drugiej zaś strony uzyska się w znacznym stopniu gwarancję, że treść rozporządzenia dotrze do wiadomości także analfabetów stanowiących zwłaszcza po wsiach i miasteczkach znaczny odsetek ludności. Ze względu na dodatnie strony wprowadzonego obecnie systemu publikacji zechce Pan dołożyć wszelkich starań, aby postanowienia niniejszego okólnika były w praktyce ściśle przestrzegane.

Minister w z.: *K. Lenc*

10. Okólnik Ministra Sprawiedliwości z dnia 5. IV. 1923 r. Nr. IV. P. W. 349/127 w sprawie zorganizowania partyj więźniów przy budowie dróg bitych i w kamieniołomach.

Do wszystkich p. p. Naczelników Więzień oraz do wiadomości p. p. Prokuratorom przy Sądach Apelacyjnych i p. p. Prezesom Sądów Apelacyjnych w Krakowie i Lwowie.

Celem zatrudnienia jaknajwiększej ilości więźniów zasądzonych na karę więzienia i ciężkiego więzienia, Ministerstwo Sprawiedliwości poleciło pismem okólnem z dnia 5/3 1921 Nr. W. 17 805/Z. O. 100 Działom Pracy w pierwszym rzędzie zatrudnienie ich we własnych warsztatach więziennych, a pozatem stosować w szerokim zakresie system wynajmowania pracy więźniów — instytucjom państwowym i samorządowym, a dopiero w drugiej linji — instytucjom i osobom prywatnym. Wynajem więźniów tym ostatnim należy stosować tylko w ostatecznym wypadku, gdy byłoby niemożliwem znaleźć inne zatrudnienie dla więźniów. Działy Pracy więzień powinny dążyć, by najem więźniów był uskuteczniony przez instytucje państwowe i samorządowe. Obecnie nasuwa się możliwość zajęcia więźniów przy budowie dróg bitych, oraz przy eksploatacji kamieniołomów. Ministerstwo Robót Publicznych zwróciło się do Ministerstwa Sprawiedliwości celem zorganizowania partji więźniów w każdem poszczególnem więzieniu dla powyższych robót. Ministerstwo Sprawiedliwości odnosząc się przychylnie do tego projektu niniejszym poleca p. p. Naczelnikom więzień względnie Kierownikom Działów Pracy porozumieć się bezpośrednio z władzami lokalnemi Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie zatrudnienia więźniów przy budowie dróg bitych i w kamieniołomach i przesłać do Ministerstwa Sprawiedliwości odpowiednie wnioski w sprawie zorganizowania tych robót. W powyższych wnioskach należy uzględnić wszelkie ewentualności związane z przeprowadzeniem tej organizacji: jak naprz. odpowiednie pomieszczenie więźniów w barakach stałych lub przenośnych, sprawa żywienia więźniów przy pomocy ruchomych kuchen, hygjeny, należyty nadzór zabezpieczający od ucieczek, narzędzia pracy; pozatem należy podać ilość więźniów mogących być zatrudnionymi ze względu na ich fizyczny stan zdrowia, zdolność do danej pracy, oraz ze względu na ich kwalifikacje moralne. Rzecz zrozumiała, że więźniowie użyci do tych robót nazewnątrz więzienia powinni należeć do kategorji nieszokdliwych, oraz krótkoterminowych. Jednocześnie w przedstawionym wniosku należy podać wysokość przypuszczalnych wydatków inwestycyjnych na te roboty oraz ustalić wynagrodzenie więźniów za dzień pracy, zgodnie z obowiązującą kalkulacyjną oceną pracy więźnia.

Za Ministra
Dyrektor Departamentu Więziennego: *Zakrzewski*

11. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 18 czerwca 1923 r. Nr. XII—670 w sprawie korzystania z przymusowych środków przewozowych przy wykonywaniu robót drogowych przez przedsiębiorców

Do wszystkich Województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych, Wydziałów Robót Publicznych), do P. Delegata Rządu dla ziemi wileńskiej (Dyrekcji Robót Publiczn.).

Przy wykonywaniu robót na drogach przez przedsiębiorców tym ostatnim w wielu powiatach bywa udzielane prawo korzystania ze środków przewozowych dostarczanych przymusowo w trybie przewidzianym Ustawą z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 31).

O ile stosowanie ustaw wyjątkowych jest zawsze połączonem z niedogodnościami tembardziej ma to miejsce, gdy, jak w tym wypadku, w charakterze strony rozporządzającej użyciem przymusowych środków przewozowych występują nie organa techniczne, państwowe czy samorządowe, lecz osoby prywatne, których rola zastępcza, jako wykonawców robót publicznych, nie zawsze jest zrozumiałą dla zainteresowanych, szczególniej drobnych rolników, co może wywołać nieuzasadnione reklamacje i niepożądane komentarze.

Wprawdzie przy wykonywaniu robót wszelkiego rodzaju winny decydować jedynie względy gospodarcze, jednakże, w celu uniknięcia wskazanych powyżej niedogodności, należy przyjąć za zasadę, by, o ile to jest możliwem bez uszczerbku dla celowego i terminowego wykonania robót, te roboty przewozowe, tkóre mogą być uskutecznione nie inaczej jak przy użyciu przymusowych środków przewozowych, były wyłączane z przedsiębiorstw i wykonywane we własnym zarządzie.

Minister: *Łopuszański*

12. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dn. 10 lipca 1923 r. Nr. XI—1498 w sprawie wypożyczania maszyn drogowych samorządom.

Do Województwa (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Warszawie, w Łodzi, w Kielcach, w Lublinie, w Białymstoku, w Nowogródku, w Brześciu n/Bugiem (Poleska), w Łucku, w Krakowie, we Lwowie, we Lwowie (Stanisławowska) ul. Mickiewicza 5 a, we Lwowie (Tarnopolska) ul. Kopernika 11.

Do Pana Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

Wobec przedstawień Dyrekcyj w sprawie wypożyczania państwowych maszyn drogowych związkom samorządowym, Ministerstwo oznajmia, że dysponowanie maszynami przydzielonemi Dyrekcji,

pomiędzy poszczególne zarządy drogowe należy do zakresu działania Dyrekcji i powinno być regulowane na podstawie programów wałowań przedkładanych Dyrekcji przez zarządy drogowe na początku każdego sezonu budżetowego.

Również pozostawia Ministerstwo uznaniu Dyrekcji prawo wypożyczania maszyn drogowych samorządom z tym warunkiem, że korzystanie z majątku państwowego dopuszczalne jest tylko na mocy zawieranych pisemnych umów, które należy oprzeć na następujących zasadach:

1. Państwo winno mieć zagwarantowane wszelkie prawa, wynikające z tytułu własności a w szczególności w razie potrzeby móc z powrotem odebrać pożyczoną maszynę.

2. Skarb Państwa z tytułu wypożyczenia nie powinien być narażony na wydatki, a więc zainteresowane związki winny: a) ponosić koszta transportu na miejsce pracy maszyny jak również z powrotem, wszelkie koszta związane z użytkowaniem oraz koszta napraw, wynikłych w czasie użytkowania, b) amortyzacja maszyn za czas korzystania z nich przez związki samorządowe obciążać będzie te związki i doliczać się do zapomóg otrzymywanych od Skarbu Państwa na drogi samorządowe; amortyzacja maszyn drogowych, wypożyczanych samorządom, winna być przewidziana w budżecie M. R. P.

Za Ministra: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lipca 1923 r. w przedmiocie rozciągnięcia na Ziemię Wileńską dekretu w przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych i innych dróg komunikacyjnych lądowych i wodnych oraz wszelkich urządzeń użyteczności publicznej.

(Dz. U. R. P. Nr. 76/1923 r. poz. 602).

Na zasadzie art. 5 ustawy z dnia 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 213) zarządza się co następuje:

§ 1. Na obszar powiatów: wileńskiego, oszmiańskiego, trockiego i brasławskiego, Ziemi Wileńskiej, rozciąga się moc obowiązującą dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych i innych dróg komunikacyjnych lądowych i wodnych, oraz wszelkich urządzeń użyteczności publicznej (Dz. P. P. P. Nr. 14, poz. 162).

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

§ 3. Jednocześnie tracą moc obowiązującą na wymienionym w § 1 obszarze wszystkie poprzednie przepisy wydane w tym przedmiocie.

Prezes Rady Ministrów: *Witos*
Minister Kolei Żelaznych: *Karliński*

14. Okólnik Ministra Robót Publicznych Nr. V—340 z dnia 31 lipca 1923 r. w sprawie korzystania z przewozów przez rzeki osób wojskowych.

Do wszystkich PP. Wojewodów (za wyjątkiem P. Wojewody Śląskiego) oraz do Pana Delegata Rządu w Wilnie i Pana Komisarza Rządu dla m. st. Warszawy.

Ministerstwo Robót Publicznych poleca, aby przy wydawaniu uprawnień na przewozy leżące w ciągu dróg publicznych, oraz uprawiane zarobkowo — między warunkami pozwolenia wydanego po myśli art. 45 p. 8 Ust. Wodnej zamieszczano przestrzeganie opłat pobieranych od przewozu, których wysokość ustali w porozumieniu z reprezentacją odnośnych ciał samorządowych właściwa władza wodna wydająca pozwolenie przewozowe.

W taryfie tej należy zastosować podobnie wskazówki okólnika M. P. R. Nr. IX—2995 z 22. XII. 1921 r. ogłoszonego w Monitorze Polskim Nr. 48/22 r., odnośnie do uwolnień od opłat mytniczych, przyczem zaznacza się, że do uwolnień od opłat przewozowych poza wymienionemi okólnikiem mają również prawo osoby wojskowe, korzystające z przewozu przy wykonywaniu swych obowiązków służbowych. Taryfa ta winna być na każdym przewozie uwidoczniona.

Za Ministra: *Rybczyński*, Podsekretarz Stanu.

14. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 17 października 1923 r. przedmiocie wprowadzenia w Ziemi Wileńskej postanowień i niektórych rozporządzeń Ministra Robót Publicznych (Spółek drogowych).

(Dz. U. R. P. Nr. 117/1923 r. poz. 938).

(Wyjątki).

Na mocy art. 1 p. 8 ustawy z dnia 29 kwietnia 1919 r. o organizacji i zakresie działania Ministra Robót Publicznych (Dz. P. P. P. Nr. 39, poz. 283) oraz art. 27 i 41 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej. (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32) zarządza się co następuje:

§ 1. W powiatach: wileńskim, oszmiańskim, święciańskim, trockim i brasławskim wprowadza się postanowienia:

. . . . . .

3) rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 8 października 1921 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o statucie wzorowym dla spółek drogowych (Dz. U. R. P. z r. 1922 Nr. 5, poz. 33).

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

Minister Robót Publicznych: *J. Łopuszański*

16. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 30 listopada 1923 r. Nr. B P 4267 w sprawie przestrzegania przepisów porządkowych na drogach publicznych.

W myśl postanowień art. 19 ustawy z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. Nr. 89, poz. 656) do czuwania i przestrzegania przepisów porządkowych powołane są służba drogowa, policja państwowa i urzędy gminne.

Z powyższego wynika, że organa te w każdym wypadku zauważenia przekroczenia przepisów ustawowych, względnie rozporządzeń na podstawie ustawy wydanych, winny niezwłocznie wkraczać i przedsiębrać kroki w celu pociągnięcia winnych do odpowiedzialności i zapobieżenia powtórzenia się wykroczeń. W szczególności policja państwowa jako organ przedewszystkiem powołany do przestrzegania porządku i bezpieczeństwa publicznego winna podczas pełnienia służby zawsze zwracać uwagę, aby przepisy porządkowe na drogach publicznych nie były przekraczane. Ten sam obowiązek ciąży na służbie drogowej (państwowej lub samorządowej) i organa te w razie potrzeby winny sobie wzajemnie udzielać pomocy w celu możliwie skutecznego wypełniania włożonych na nie zadań. Dlatego też funkcjonarjusze policji państwowej w wypadkach, gdy funkcjonarjusze służby drogowej zwracają się do nich z prośbą o udzielenie im pomocy przy pociągnięciu do odpowiedzialności osób naruszających przepisy porządkowe, dokonywujących szkód na drogach i t. p., winni im tej pomocy w miarę możności udzielać i ze swej strony spowodować wszystko, co należy w celu należytego pokierowania sprawy.

Funkcjonarjusze policji obowiązani są również we wszystkich wypadkach, gdy stwierdzą uszkodzenie drogi publicznej lub innego rodzaju naruszenie przepisów porządkowych, robić niezwłocznie odpowiednie doniesienie w celu pociągnięcia winnych do odpowiedzialności i ze swej strony porozumiewać się z organami służby drogowej w celu przeprowadzenia dochodzenia.

Zechcą Pan Wojewoda (Delegat, Komisarz Rządu) wydać odpowiednie pouczenia podwładnym organom.

Za Ministra: *Des Loges*, Dyrektor Departamentu.

17. Wykaz dróg bitych i gruntowych, państwowych, wojewódzkich i powiatowych w poszczególnych Województwach Rzeczypospolitej Polskiej, zestawiony na zasadzie sprawozdań Okręgowych Dyrekcyj Rob. Publ. za rok 1923.

ZESTAWIENIE DŁUGOŚCI WAŻNIEJSZYCH DRÓG.

Nr. porząd.	WOJEWÓDZTWO:	Drogi Państwowe		Drogi samorządowe				Ogółem	
				wojewódzkie		powiatowe			
		bite	grunt.	bite	grunt.	bite	grunt.	bite	grunt.
		kilometrów:							
1	Białostockie	1285	232	508	334	621	1083	2414	1649
2	Kieleckie	942	47	823	219	508	1364	2273	1630
3	Krakowskie	942	12	1184	9	2580	—	4706	21
4	Lubelskie	1056	225	494	704	148	2200	1698	3129
5	Lwowskie	1099	108	869	72	1588	1749	3556	1929
6	Łódzkie	717	23	695	30	1054	381	2466	434
7	Nowogródzkie. . . .	466	730	33	386	51	1805	550	2921
8	Poleskie.	598	1134	32	697	111	928	741	2759
9	Pomorskie	990	—	727	—	2684	64	4401	64
10	Poznańskie.	1020	—	1859	—	2759	1972	5638	1972
11	Stanisławowskie. . .	660	—	571	49	905	219	2136	268
12	Tarnopolskie	763	53	498	102	1098	481	2359	636
13	Warszawskie	1335	44	1127	169	1254	2103	3716	2316
14	Wołyńskie	623	641	90	1043	23	1891	736	3575
15	Ziemia Wileńska . .	210	1133	64	666	—	2201	274	4000
		12706	4382	9574	4480	15384	18441	37664	27303

18. Uzupełnienia i sprostowania w sieci dróg wojewódzkich (zmiany w spisach umieszczonych na str. 62—68 w I tomie „Zbioru ustaw i rozporządzeń drogowych").

	km.
Województwo warszawskie	
Kutno—Młogoszyn—(Piątek) . .	15
Łowicz—Kiernozia—Sanniki . .	28
Województwo łódzkie	
Zgierz—Piątek—(Kutno) . . .	31
Województwo kieleckie	
(Działoszyn)—Parzymiechy—(Rudniki)	8½
(Nowy Sącz)—Dąbrowa—Brzesko Słotwina	46
Słotwina— Radłów— Dąbrowa— Radomyśl Wielki—Przecław— gr. Wojew. (Kolbuszowa) . .	89
Województwo lwowskie	
Grobownica— Brzozów— Jasienica	18
Leżajsk— Łańcut— Błażewo—Ujazdy	65
Województwo stanisławowskie	
Halisz— gr. Wojew.— (Podhajce)	17
Województwo poznańskie	
Poznań — Murow. Goślina — Rogoźno	38,0
Ruda—Przybychowo—Czarnków	30,0
Ruda—Budzyń—Chodzież—Oleśnica—Ujście	31,0
Chodzież—Margonin—Morakowo	33,0
Stęszew — Wilczyn — Lipnica— Szamotuły—Oborniki— Przybychowo	90,5
Gorzyń—Międzychód—Sieraków Wronki	39,5
Szamotuły—Piotrowo	15,0
Stęszew— Grodzisk— Rakoniewice—Wolsztyn—Zbąszyń do gr. Państw.	75,0
Czocz—Rakoniewice— Nowy Tomyśl—Lwówek	61,5
Kościan—Żerka—Kunowo . .	31,5
Leszno—Gostyń—Dębina . . .	40,5
Kórnik—Śrem—Dolsk—Gostyń—Krobia—Jagodnia	72,0
Dolsk—Borek—Koźmin—Dobrzyca—Kowalewo	52,5
Borek — Jaroczew — Jarocin — Grab—Pleszewo	52,5
Jarocin— Koźmin— Krotoszyn— Zduny do gran. Państwa . . .	39,5
Magiełka—Koryta—Raszków do szosy państw. koło Ostrowa .	30,0
Odolanów—Ostrów i w dalsz. c. od szosy państw. koło Ostrowa Rososzyca — Grabów— Ostrzeszów	57,0
Szalonka do granicy w stronę Bolesławca	3,0
Środa — Kostrzyń — Charbowo— Domasławek—Głogowiniec . .	88,5
Wągrowiec—Mieścisko—Charbowo—Gniezno—Witkowo—Wulka	70,5
Rgielsko — Domasławek — Żnin Murczyn— Barcin—Pakość—Inowrocław	71,0
Miąskowo— Miłosław—Września Gniezno—Żnin—Szubin—Poterek	123,0
Szubin—Bydgoszcz—Fordon granica woj. w str. Ostromecka .	41,0
Trzciel—Bolewice	15,0
Montwy — Kruszwica — Ława— Chełmce gr. woj. w str. Radziejowa	24,0
Razem .	1225,0

19. Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 27 października 1924 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu, Ministrem Spraw Wojskowych, Ministrem Przemysłu i Handlu, Ministrem Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Ministrem Kolei i Ministrem Robót Publicznych w sprawie zabezpieczenia na wypadek bezrobocia robotników sezonowych.

(Dz. U. R. P. Nr. 96/1924 r., poz. 896.)

(Wyjątek.)

Na mocy ust. 1, 2 i 5 art. 5 ustawy z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 650) zarządza się co następuje:

§ 1. Robotnicy sezonowi, którym w okresie sezonów martwych nie przysługuje prawo do świadczeń zabezpieczeniowych od bezrobocia, są:

1) robotnicy budowlani,
2) „ ziemni,
3) „ brukarscy,
4) „ zatrudnieni w żegludze śródlądowej i przy spławie,
5) „ zatrudnieni w cegielniach, czynnych normalnie krócej niż przez 10 miesięcy w ciągu roku.

Sezon martwy dla tych kategoryj robotników trwa od 15 grudnia do 1 marca włącznie.

§ 3. Niewykwalifikowani robotnicy sezonowi, zatrudnieni przy perjodycznych robotach: kolejowych, drogowych, wodnych (budowlanych i regulacyjnych) i meljoracyjnych, nie podlegają obowiązkowi zabezpieczenia:

1) o ile wymienione roboty trwają normalnie krócej niż 6 miesięcy w roku, oraz
2) o ile robotnicy ci w ostatnich 12 miesiącach przed przyjęciem do wskazanych w paragrafie niniejszym robót pozostawali mniej niż przez 10 tygodni w stosunku najmu pracy w przedsiębiorstwach, wymienionych w art. 1 ustawy o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia.

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

Minister Pracy i Opieki Społeczej: *L. Darowski*
Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedroń*
Minister Spraw Wojskowych: *Sikorski*
Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*
Minister kolei: *Tyszka*
Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*

20. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 21 lipca 1924 r. Nr. IV—3524 w sprawie uzyskania obniżki na roboty budowlane.

Do wszystkch urzędów podwładnych M. R. P.

Stałe aczkolwiek powolne obniżenie się tak kosztów utrzymania jak i artykułów przemysłowych wymaga zwrócenia bacznej uwagi przy wszelkiego rodzaju dostawach i świadczeniach na rzecz państwa.

W zakresie robót publicznych odnosi się to przedewszystkiem do wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw budowlanych i dostaw materjałów i w tym kierunku odpowiednia polityka organów państwowych może się przyczynić do uzdrowienia stosunków gospodarczych zwłaszcza w tych działach, w których stosunek obecnych kosztów do przedwojennych jest szczególniej anormalny jak np. w budownictwie.

Jako odpowiednie środki do tego celu M. R. P. poleca stosować:

1. Dopuszczanie jak najdalej idącej konkurencji przy przetargach na dostawy i roboty przez unikanie przetargów ograniczonych, a stosowanie jak najszerzej przetargów publicznych.

2. Ułatwienie stawienia do przetargów jaknajszerszej masy przedsiębiorców przez obniżenie wysokości wadjów do najkonieczniejszej, a więc przy składaniu wadjów w gotówce lub w papierach państwowych do 1% oferowanej kwoty.

3. Obniżenie wysokości kaucji dla firm znanych z solidnego wywiązywania się z przejętych na siebie zobowiązań do 4% wartości świadczeń

4. Uzupełnienie wadjów do wysokości żądanesj kaucji może następować stopniowo, przez pobieranie odpowiednich kwot z przypadających wypłat za świadczenia.

5. Ogłoszenia o przetargach winny być dostosowane co do czasu i sposobu zgłoszeń tak, aby do konkurencji stawić się mogli nie tylko miejscowi przedsiębiorcy.

6. Przy zakupach z wolnej ręki i za gotówkę należy żądać obniżenia od ustalonych cen pewnego procentu z uwidocznieniem tej obniżki na samym rachunku.

7. Urzędy powinny utrzymywać stałą ewidencję faktycznie płaconych na rynku cen za materjały i robociznę, a przy zatwierdzaniu ofert nie kierować się jedynie cennikami związków i unieważniać oferty, o ile odbiegają w kalkulacji od faktycznie istniejących na rynku cen.

8. Podjąć wszelkie starania aby należne kwoty dostawcom i przedsiębiorcom były akuratnie i w terminie wypłacane, oraz unikać wszelkich zbytnich formalności mogących ujemnie wpływać na obniżenie cen za dostarczone materjały lub wykonywane roboty.

9. W końcu ograniczyć należy do minimum roboty prowadzone we własnym zarządzie, zwłaszcza w dziale budownictwa lądowego, budowy i rekonstrukcji większych mostów i t. p.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

21. Wyjaśnienie Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XII—717 z dnia 31 października 1924 r. w sprawie oznaczania pory roku wolnej od robót polnych, podczas której wolno żądać przymusowego dostarczania środków przewozwych.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Łodzi.

W sprawie poruszonej w piśmie Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 5 kwietnia b. r. Nr. Ad. 2920/1 co do pory roku wolnej od robót polnych Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, że jako taką porę, warunkującą możność żądania środków przewozowych dla celów drogowych, należy uznać okresy wolne od takich sezonowych robót polnych, które nie mogą

być odkładane bez narażenia na szwank samej produkcji rolnej. Czas takich robót jest ogólnie wiadomy wszystkim rolnikom i sprowadza się do kilku okresów obejmujących pewne kategorje robót, jako to: siew zbóż jarych i sadzenie okopowych, sprzęt siana, sprzęt zbóż, siew zbóż ozimych i kopanie okopowych. Ponieważ, w zależności, od położenia geograficznego i innych miejscowych okoliczności okresy te nie wypadają jednocześnie w całym kraju, przeto oznaczenie pory wolnej od wskazanych pilnych robót polnych winno być dokonywane dla poszczególnych gmin przez właściwych starostów.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

22. Okólnik Ministra Robót Publicznych Nr. XI—3346 z dnia 31 grudnia 1924 r. w sprawie zawierania trzyletnich kontraktów na dostawę kamienia i tłucznia dla utrzymania dróg państwowych.

Do wszystkich Urzędów wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych). Do Urzędu Delegata Rządu (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

Komitet Ekonomiczny Ministrów na posiedzeniu 222 dnia 24 listopada b. r. upoważnił do zawierania umów na dostawy kamienia i tłucznia dla utrzymania dróg państwowych na okres trzyletni.

Wobec tego Ministerstwo R. P. zezwala, by w razie potrzeby przy zawieraniu umów na dostawę kamienia i tłucznia do utrzymania dróg państwowych odstąpiono od postanowień okólnika Ministerstwa Skarbu z 29 lutego b. r. L. 407/D. B/3 i rozp. Ministerstwa R. P. z dnia 8 marca b. r. L. 611/pr. i zawierane odnośne kontrakty, względnie umowy, na okres trzyletni.

Zobowiązania wypłat w ciągu jednego roku nie mogą w żadnym wypadku przekraczać sumy stanowiącej 50% kredytu na utrzymanie dróg i przewidzianego w preliminarzu budżetowym na r. 1925 w dz. 2, par. 12, poz. 1 b. dla Województwa.

Ministerstwo zastrzega przytem 1) aby w umowach przewidziany był paragraf, który dałby prawo w razie potrzeby zmniejszyć lub zwiększyć dostawę roczną o 50%, a to z tego powodu, że w latach następnych po pierwszym roku zawarcia umowy może się okazać potrzeba zmniejszenia zamówienia z racji przyznania mniejszych kredytów, lub też odwrotnie; 2) aby ceny na kamień lub tłuczeń, były ustalone na cały okres trwania umowy, gdyż ustalenie ceny tylko na pierwszy rok umowy mogłoby wywołać niepomierną zwyżkę cen na następne lata wskutek tego, że przedsiębiorca miałby możność wpływać na ustalenie ceny w latach następnych.

Umowy te mogą być zawierane tylko na podstawie wyników przetargu publicznego z zastosowaniem postanowień okólnika z dnia 10 grudnia 1924 r. Nr. IV. 5763 i przesyłane Ministerstwu R. P. do zatwierdzenia.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

23. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 1 kwietnia 1925 r. Nr. IV—1880 w sprawie oddawania robót i dostaw z przetargów publicznych.

Do wszystkich urzędów podwładnych M. R. P.

Ministerstwo Robót Publicznych przypomina rozporządzenie tutejsze z dnia 21 lipca 1924 r. Nr. IV—3524 w sprawie przetargów na dostawy i roboty budowlane celem ścisłego wykonania poleconych zarządzeń. Szczególny nacisk kładzie Min. Rob. Publ. na stosowanie publicznych przetargów.

Upoważnienie do oddawania przez urzędy II i I instancji robót i dostaw w drodze ograniczonego przetargu udzielone okólnikiem z dnia 10 grudnia 1924 r. Nr. IV—5763 (§ 2 punkt b) cofa się na razie, aż do dalszego zarządzenia i poleca w razie zamiaru oddawania robót i dostaw w tej drodze zasięgnąć każdorazowo zgodę Ministerstwa.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

24. Okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 21 kwietnia 1925 r. Nr. 872/D.B./3 w sprawie wadjów, kaucyj i zaliczek.

Do Kancelarji Cywilnej Prezydenta Rzplitej, wszystkich Ministerstw, Biura Sejmu i Senatu, Prezydjum Rady Ministrów, Najwyższego Trybunału Administracyjnego, Najwyższej Izby Kontroli, Głównego Urzędu Likwidacyjnego, Generalnej Prokuratorji Rzeczypospolitej Polskiej, Generalnej Dyrekcji Poczt i Telegrafów, Dyrekcji Polskiego Monopolu Tytoniowego, Dyrekcji Polskiego Monopolu Spirytusowego, Głównego Urzędu Statystycznego.

W celu ujednostajnienia trybu postępowania przy przyjmowaniu przez władze i urzędy państwowe wadjów przy przetargach, kaucji na zabezpieczanie umów z Rządem, oraz zabezpieczeń zaliczek, wydawanych na dostawy rządowe, jak również udzielanych przez Skarb Państwa kredytów celnych, akcyzowych, transportowych i innych, Ministerstwo Skarbu prosi niniejszem o przestrzeganie następujących przepisów.

1. Wadja winny być pobierane przy przetargach w wysokości od 1% do 3% ceny ofertowej i mają być składane:
   a) w gotowiźnie, lub w czekach z dołączeniem listu banku, stwierdzającego, że pokrycie czeku zostanie zatrzymane przez cały czas aż do chwili zwrotu bankowi czeku;
   b) w książeczkach wkładkowych lub asygnatach kasowych, płatnych okazicielowi, wydawanych przez banki lub kasy oszczędności, uprawnione do ich wydawania;
   c) w papierach państwowych, obliczanych po kursie, ogłaszanym przez Ministerstwo Skarbu;
   d) w innych papierach pupilarnych po kursie 80% ceny giełdowej,

e) w akcjach, dopuszczonych do urzędowego obrotu na jednej conajmniej z giełd krajowych i obliczanych po kursie, równym 50% kursu giełdowego,

f) w listach gwarancyjnych banków, upoważnionych ogólnie przez Ministerstwo Skarbu do wydawania gwarancji oraz w listach gwarancyjnych innych banków z zastrzeżeniem, iż takie listy zostaną przychylnie zaopinjowane przez Ministerstwo Skarbu,

g) w wekslach z dwoma lub więcej podpisami z zastrzeżeniem uprzedniego przychylnego zaopinjowania tych weksli przez Ministerstwo Skarbu,

h) w sola wekslach firm, akredytowanych w Banku Polskim powyżej 100.000 zł.

Od firm poważnych, pozostających w częstych stosunkach z odnośną władzą lub urzędem, wywiązujących się sumiennie ze swoich zobowiązań, winno być pobierane wadjum w granicach najniższych, od firm zaś innych w granicach wyższych.

Przy przetargach ograniczonych wadjów można nie wymagać.

2. Kaucje na zabezpieczenie umów wymagane być winny w wysokości 5% ceny umownej i składane być mogą w sposób przewidziany dla wadjów z tem, iż sola weksle mają być przyjmowane tylko w wypadkach wyjątkowych i od firm bardzo poważnych oraz dobrze znanych odnośnej władzy.

Prócz powyższych zabezpieczeń można przyjąć zabezpieczenie hipoteczne na nieruchomości w pierwszych 50% do 75% wartości. Szacunek nieruchomości, o ile chodzi o budynki miejskie, może być przyjęty według oceny zakładu ubezpieczeń, o ile zaś chodzi o nieruchomości wiejskie, według szacowania urzędowego (komisje wojewódzkie) albo też według oszacowania instytucji kredytu długoterminowego, która udziela na tę nieruchomość pożyczki.

Przy zabezpieczeniu hipotecznem na budynkach, winna być scedowana na odnośną władzę lub urząd polisa asekuracyjna na sumę nie niższą od sumy gwarancji

3. Zaliczki wypłacone na dostawy i roboty rządowe, oraz udzielone przez Skarb Państwa kredyty akcyzowe celne, transportowe i inne, zabezpieczone być winny według przepisów zawartych w punkcie 2-im z wykluczeniem sola weksli.

4. W celu ułatwienia manipulacji, związanych z przyjmowaniem gwarancji bankowych, Ministerstwo Skarbu komunikuje, że gwarancje do wysokości 100.000 złotych włącznie, wydane przez wymienione poniżej banki, mogą być przyjmowane aż do odwołania bez każdorazowego zasięgania opinji Ministerstwa Skarbu:

1) Bank Dyskontowy w Warszawie,
2) „ Handlowy w Warszawie,
3) „ Małopolski w Krakowie,
4) „ Towarzystw Spółdzielczych w Warszawie,
5) „ Zachodni w Warszawie,

6) Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu,
7) Polski Bank Przemysłowy we Lwowie,
8) Ziemski Bank Kredytowy we Lwowie.

Natomiast gwarancje Banku Gospodarstwa Krajowego mogą być w sposób powyższy przyjmowane bez ograniczenia sumy gwarancji.

Listy gwarancyjne innych banków i listy gwarancyjne powyżej wyliczonych banków, z wyjątkiem Banku Gospodarstwa Krajowego, opiewające na sumy wyższe niż 100.000 złotych, w każdym wypadku winny być przesyłane do opinji Ministerstwa Skarbu (Departament Obrotu Pieniężnego).

Przy zasięganiu opinji o wekslach nie należy przesyłać oryginałów weksli, lecz podać jedynie sumę, wystawcę i żyranta oraz termin, do którego weksel ma służyć jako zabezpieczenie.

Opinje Ministerstwa Skarbu, wydawane o listach gwarancyjnych lub wekslach, odnoszą się tylko do oceny solidności zabezpieczenia, a zatem forma tego zabezpieczenia (właściwa stylizacja listu gwarancyjnego lub należyte wystawienia weksla) winna być zbadaną przez odnośny urząd lub władzę.

Za Ministra Skarbu: *C. Klarner*, Podsekretarz Stanu

25. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 marca 1925 r. w sprawie rodzajów przedsiębiorstw i zakładów pracy państwowych i samorządowych oraz kategoryj zatrudnionych w nich robotników, podlegających obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia.

(Dz. U. R. P. Nr. 27/1925 r., poz. 192.)

(Wyjątek.)

Na mocy ustępu 2 art. 1 ustawy z dnia 18 lipca 1924 r. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 650) zarządza się co następuje:

§ 2. Podlegają obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia wykwalifikowani robotnicy zatrudnieni przy perjodycznych robotach okresowych:

. . . . . .

3) budowlanych, drogowych, wodnych (budowlanych i regulacyjnych) i meljoracyjnych, prowadzonych we własnym zarządzie przez władze państwowe i samorządowe, oraz

. . . . . .

§ 4. Przedsiębiorstwa i zakłady pracy związków samorządowych obowiązane są zabezpieczyć te kategorje zatrudnionych robotników, którym na wypadek zwolnienia, przedsiębiorstwa te nie zapewnią zabezpieczenia w okresie ich bezrobocia na podstawie obowiązujących regulaminów, uchwalanych przez organy reprezentacyjne odnośnych związków samorządowych.

§ 5. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej w porozumieniu z właściwymi ministrami.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 15 dni po jego ogłoszeniu.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski*
Minister Pracy i Opieki Społecznej: *F. Sokal*

26. Okólnik Ministra Robót Publicznych w sprawie oddawania robót i dostaw z przetargu Nr. IV—2402 z dnia 29 kwietnia 1925 r.

Do wszystkich Urzędów II instancji.

Wyjaśniając i uzupełniając okólnik z dnia 1-go kwietnia b. r. Nr. IV—1880, o przetargach ograniczonych, M. R. P. ogranicza swoje zarządzenie do przetargów na roboty nowe, i kapitalne remonty, oraz na dostawy na okres czasu dłuższy niż jeden sezon budowlany, natomiast w innych wypadkach pozostają w mocy przepisy przewidziane w okólniku z dnia 10 grudnia 1924 r. Nr. IV—5763 (§ 2, poz. b).

Oznaczony okólnikiem z dnia 15/II. 1924 r. Nr. 3677/1923/pr. termin czterotygodniowy konkursu publicznego na dostawy i roboty może być ograniczony do 2-ch tygodni.

W końcu wyjaśnia M. R. P., że stałe upoważnianie urzędów wykonawczych do zawierania drobnych umów i czynienia zakupów z wolnej ręki bez przetargu w granicach kwoty 500 zł. nie ogranicza Dyrekcji do dalej idących upoważnień w poszczególnych wypadkach w granicach własnych pełnomocnictw.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

27. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie ubezpieczeń pracowników na wypadek bezrobocia.

Do Urzędów podległych II instancji.

Celem zapewnienia jednolitości w sposobie wykonywania rozp. Rady Ministrów z 11 marca 1925 r. w sprawie rodzajów przedsiębiorstw i zakładów pracy państwowych i samorządowych oraz zatrudnionych w nich robotników podlegających obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 27 poz. 192) uważa Ministerstwo Robót Publicznych za wskazane podać do wiadomości następujące wyjaśnienia:

Do § 2 poz. 3. Do perjodycznych robót okresowych wymienionych w tym paragrafie, przy których zatrudnieni są robotnicy kwalifikowani, nie mający charakteru stałych funkcjonarjuszy państwowych lub funkcjonarjuszy kontraktowych jak n. p. dozorcy i konduktorzy meljoracyjni, załogi pogłębiarek i łamaczy lodów, maszyniści walców parowych, szoferzy automobilów ciężarowych, — zaliczyć można w resorcie Ministerstwa Robót Publicznych jedynie roboty regulacyjne. Na podstawie tego paragrafu podlegają zatem obowiązkowi ubezpieczenia na wypadek bezrobocia jedynie tamiarze.

Dozorcy tetechniczni nie podlegają obowiązkowi zabezpieczenia w myśl § 1 rozp. Ministra Pracy i Op. Społ. z dnia 1 października 1924 r. Dz. U. Nr. 87 poz. 31.

Do § 3. Przez roboty budowlane, o których mowa w tym paragrafie należy rozumieć jedynie roboty z zakresu budownictwa naziemnego (architektury) i to bez względu na ich charakter perjodyczny, zatem wszelkie roboty budowlano-architektoniczne. Zauważa się jednak, że obowiązek ubezpieczenia robotników niewykwalifikowanych zatrudnionych przy tych robotach spada na Państwo tylko w tych wypadkach, gdy robotnicy ci są przyjmowani i płaceni bezpośrednio przez organa państwowe kierujące budową. Natomiast w wypadkach oddania robót w całości lub częściowo do wykonania przedsiębiorcom, majstrom lub akordantom spada obowiązek ubezpieczenia na te osoby.

Sposób postępowania przy obliczaniu i wpłacaniu wkładek do funduszu bezrobocia normuje szczegółowo rozporządzenie z 26-go września 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84 poz. 817). —

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

C. Rozporządzenia, tyczące się służby drogowej.

28. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 29 3. 1923 r. Nr. 849/pr. w sprawie obsadzania posad przez inwalidów wojennych.

Rada Ministrów uchwaliła na posiedzeniu dnia 7 marca 1923 r. co następuje:

Wszelkie władze państwowe, do których należy nominowanie urzędników i niższych funkcjonarjuszy, obowiązane są obsadzać wolne stanowiska w urzędach państwowych inwalidami lub niemającemi dostatecznych środków do życia wdowami po inwalidach, po poległych i zmarłych w rozumieniu art. 1 i 2 ustawy z dnia 18 marca 1921 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i ich rodzin (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 32, poz. 195), a w razie braku z pośród nich odpowiednich kandydatów — zdemobilizowanymi żołnierzami Wojsk Polskich (z wyjątkiem karanych za dezercję lub inne przekroczenia służbowe), którzy brali udział w walkach o niepodległość i zjednoczenie Polski, o ile kwalifikacje kandydata-inwalidy lub wdowy po inwalidzie, po poległym i zmarłym lub zdemobilizowanego żołnierza są równe lub wyższe, niż innych kandydatów.

O kwalifikacjach do objęcia odnośnego stanowiska i uzdolnieniach inwalidy lub wdowy po inwalidzie, po poległym i zmarłym lub zdemobilizowanego żołnierza decyduje władza powołana do mianowania urzędnika, względnie niższego funkcjonarjusza.

Wszelkie władze państwowe, w razie potrzeby obsadzenia posady urzędnika do IX stopnia służbowego włącznie lub niższego funkcjonarjusza wszystkich stopni, winny zwracać się do najbliższego państwowego urzędu pośrednictwa pracy o przedstawienie odpo-

wiednich kandydatów z pośród inwalidów wojennych, a także niemających dostatecznych środków do życia, wdów po inwalidach, po poległych i zmarłych, w rozumieniu art. 1 powołanej w p. 1 ustawy, względnie z pośród zdemobilizowanych żołnierzy Wojsk Polskich, niekaranych za dezercję oraz inne przekroczenia służbowe.

Państwowe Urzędy Pośrednictwa Pracy do dni 14 od otrzymania powyższego polecenia albo przedstawią odpowiednich kandydatów z pośród osób wymienionych w p. 1 niniejszego rozporządzenia z dokładnem zakomunikowaniem ich kwalifikacji i dołączeniem dowodów na okoliczność, że kandydaci są inwalidami, wdowami po inwalidach, po poległych i zmarłych lub zdemobilizowanymi żołnierzami, albo powiadomią urząd, że takich kandydatów w ewidencji nie posiadają.

Jeżeli kwalifikacje kandydatów, przedstawionych przez Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy, nie są wystarczające do objęcia odnośnej posady, lub jeżeli kandydaci państwowego urzędu pośrednictwa pracy, zamianowani przez odnośny urząd, nie zgłoszą się do służby w terminie określonym w art. 13 ustawy o państwowej służbie cywilnej, lub jeżeli państwowy urząd pośrednictwa pracy w terminie oznaczonym w ustępie 2 punkt 2 niniejszego rozporządzenia nie nadeśle żadnej odpowiedzi, względnie powiadomi, że takich kandydatów w ewidencji nie posiada wtedy wolne stanowisko służbowe ma być obsadzone innym kandydatem według uznania władzy powołanej do mianowania.

Przy redukcji personelu należy zatrzymywać, o ile można, inwalidów i wdowy — w rozumieniu art. 1 wymienionej ustawy inwalidzkich oraz zdemobilizowanych żołnierzy Wojsk Polskich, a zwalniać przedewszystkiem innych urzędników, posiadających równe kwalifikacje z osobami, wymienionemi powyżej. z

Do powyższych postanowień Rady Ministrów polecam ściśle się zastosować.

Minister: *Łopuszański*

29. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. o służbie przygotowawczej i egzaminach kandydatów na stanowiska kategorji I państwowej służby technicznej w dziale Ministerstwa Robót Publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 13/1924 r., poz. 116.)

Na zasadzie art. 11, 12 i 116 ustawy z 17 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21 poz. 164) o państwowej służbie cywilnej zarządza się co następuje:

§ 1. Kandydaci na stanowiska kategorji I państwowej służby technicznej w dziale robót publicznych winni odbyć służbę przygotowawczą (praktykę)przewidzianą art. 12 ustawy z 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr. 21 poz. 164) i złożyć egzamin przepisany niniejszem rozporządzeniem.

§ 2. Do służby przygotowawczej państwowej służby technicznej na stanowiska kategorji I w dziale robót publicznych dopuszczeni być mogą kandydaci, którzy odpowiadają warunkom określonym w art. 6 i 7 ustawy o państwowej służbie cywilnej, jeżeli wykażą się dowodem odbycia wyższych studjów technicznych względnie, o ile chodzi o geometrów, dowodem ukończnych studjów miernicczych, zakończonych przepisanemi egzaminami na wyższych uczelniach krajowych względnie zwolnieniem od wymogu przepisanego wykształcenia — po myśli art. 11 ustęp ostatni względnie art. 115 ustęp pierwszy ustawy o państwowej służbie cywilnej.

§ 3. Prośby o dopuszczenie do służby przygotowawczej należy wnosić do władzy powołanej do mianowania.

Do próśb mają być dołączone: metryka urodzin, dowód obywatelstwa polskiego, dowód ukończenia wymaganych studjów, świadectwo zdrowia, wystawione przez lekrza rządowego oraz dokładny, własnoręcznie napisany, życiorys.

Kandydaci, nieposiadający przepisanego niniejszem rozporządzeniem wykształcenia, winni równocześnie prosić o wymienione w § 2, zwolnienie.

§ 4. Służba przygotowawcza trwa zasadniczo rok, w ciągu której kandydat winien zapoznać się z agendami należącemi do tej gałęzi państwowej służby technicznej robót publicznych, w której pełni służbę (budowy dróg, budownictwa lądowego, budownictwa wodnego, elektryfikacji lub miernictwa), zaś w ogólnych zarysach także z innemi agendami tej służby oraz z manipulacją kancelaryjno-biurową.

O wyniku służby przygotowawczej orzeka na podstawie sprawozdania bezpośredniej władzy służbowej praktykanta władza powołana do mianowania.

Sprawozdanie winno zawierać ocenę pilności i uzdolnienia praktykanta oraz jego zachowanie się w służbie i poza służbą.

W razie ujemnego wyniku służby przygotowawczej może władza, powołana do mianowania, zwolnić kandydata ze służby lub orzec przedłużenie służby przygotowawczej, jednak najwyżej na przeciąg dalszych dwóch lat. Jeżeli ponowna ocena wypadnie ujemnie, należy kandydata zwolnić ze służby.

§ 5. po ukończeniu pierwszego, a przed upływem trzeciego roku służby przygotowawczej z dodatnim wynikiem winien praktykant poddać się egzaminowi.

Podanie o przypuszczenie do egzaminu należy wnosić w drodze służbowej do Ministra Robót Publicznych względnie do naczelnika urzędu drugiej instancji. O przypuszczeniu do egzaminu orzeka Minister Robót Publicznych względnie naczelnik urzędu drugiej instancji i wyznacza odnośnie do kandydatów pełniących służbę przy władzy naczelnej termin egzaminu i skład komisji, odnośnie zaś do kandydatów pełniących służbę przy władzach podległych władzy naczelnej — wojewoda tej okręgowej dyrekcji (wydziału) robót publicznych, przy której kandydat ma się poddać egzaminowi.

W tym wypadku właściwy wojewoda wyznacza termin egzaminu i skład komisji z pośród mianowanych — w myśl postanowień § 6 niniejszego rozporządzenia — komisarzy egzaminacyjnych względnie ich zastępców.

§ 6. Komisje egzaminacyjne ustanawia się przy Ministerstwie Robót Publicznych i przy urzędach wojewódzkich, przy których istnieją okręgowe dyrekcje lub wydziały robót publicznych.

Minister Robót Publicznych może odstąpić od utworzenia komisyj egzaminacyjnych przy niektórych urzędach wojewódzkich (dyrekcjach okręgowych robót publicznych) i przekazać egzaminowanie kandydatów z odnośnych okręgów komisjom egzaminacyjnym utworzonym przy innych urzędach wojewódzkich (O. D. R. P.).

Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego i trzech komisarzy egzaminacyjnych oraz trzech zastępców.

Minister Robót Publicznych ustanawia z końcem każdego roku kalendarzowego na rok następny listę przewodniczących i komisarzy egzaminacyjnych z wyższem wykształceniem technicznem z pośród podległych mu urzędników, zaś odnośnie do komisarzy z wykształceniem prawniczem w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Jeden z członków komisji egzaminacyjnej musi mieć ukończone studja prawnicze, zaś reszta komisarzy egzaminacyjnych ukończone wyższe studja techniczne, zakończone przepisanemi egzaminami.

Przewodniczącemu służy prawo egzaminowania.

Kolejność egzaminowania wyznacza przewodniczący.

§ 7. Egzamin jest pisemny i ustny. Egzamin ustny winien się odbywać w terminie trzydniowym po pisemnym.

§ 8. Egzamin pisemny polega na wypracowaniu różnych tematów z tej gałęzi służby technicznej, w której kandydat odbywał praktykę, wybranych przez komisję egzaminacyjną na wniosek poszczególnych komisarzy egzaminacyjnych.

Przy wyborze przedmiotu winna komisja baczyć na to, aby kandydat o zwykłem uzdolnieniu mógł wypracować zadanie w przeciągu sześciu godzin. Egzamin nie może w żadnym razie trwać dłużej, niż osiem godzin.

Egzamin pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji lub innego wyznaczonego urzędnika. Kandydat winien mieć możność korzystania ze zbioru ustaw i rozporządzeń; wszelka inna pomoc, w szczególności porozumiewanie się kandydatów między sobą lub innemi osobami, jest wzbronione.

Kandydat po ukończeniu wypracowania przed opuszczeniem lokalu urzędowego oddaje je urzędnikowi sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia opracowania i zabezpiecza wypracowanie przez opieczętowanie przez możliwemi późniejszemi zmianami.

Egzamin pisemny może się odbywać równocześnie z kilku kandydatami.

§ 9. Przedmiotem egzaminu ustnego jest:

dokładna znajomość ustaw i przepisów danej gałęzi fachowej oraz znajomość ogólna ustaw i rozporządzeń innych gałęzi służby robót publicznych;

znajomość ustaw i przepisów o kontroli państwowej;

znajomość przepisów ustawy przemysłowej i lasowej — głównie w tych jej częściach, które mają związek z państwową służbą robót publicznych — oraz przepisów o ubezpieczeniu robotników od wypadków i o kasach chorych;

znajomość ogólnych zasad rachunkowości państwowej i buchalterji.

Ponadto ogólna znajomość:

ustawy konstytucynej,

ustroju i zakresu działania władz i urzędów tudzież przepisów o państwowej służbie cywilnej, dyscyplinarnych, o uposażeniu, emerytalnych oraz innych przepisów dotyczących urzędników i niższych funkcjonarjuszów administracji politycznej.

Komisja egzaminacyjna może zwolnić kandydata od egzaminu z przepisów dotyczących ogólnych zasad rachunkowości i buchalterji, jeżeli kandydat wykaże, że przedmioty te wchodziły w zakres jego studjów i że złożył z nich przepisane egzaminy.

Prócz tego, winien kandydat przy egzaminie ustnym uzasadnić załatwienie tematów egzaminu pisemnego.

Komisja egzaminacyjna winna zwrócić przedewszystkiem szczególną uwagę, czy i w jakim stopniu kandydat posiada zdolność pojmowania i praktycznego zastosowania obowiązujących ustaw i przepisów.

Egzamin ustny odbywa się z każdym kandydatem zosobna i nie może trwać dłużej, niż dwie godziny.

§ 10. Jeżeli komisja egzaminacyjna uzna wypracowanie pisemne jednomyślnie za nieudatne, uważa się egzamin za niezłożony i bez egzaminu ustnego oddala się kandydata ze stopniem „niedostatecznym".

W przeciwnym razie po odbyciu egzaminu ustnego stwierdza się wynik z równomiernem uwzględnieniem pisemnego i ustnego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się stopniami:

1) „bardzo dobrze", jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
2) „dobry", jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
3) „dostateczny", jeżeli wiadomości kandydata są wystarczające;
4) „niedostateczny", jeżeli wiadomości kandydata nie są wystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin ten nie może być krótszy, niż pół roku, nie dłuższy zaś, niż rok.

W razie ponownego niedostatecznego wyniku egzaminu powtarzać nie wolno.

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Egzaminatorzy głosują według kolejności, w jakiej egzaminowali, poczem ostatni daje głos przewodniczący.

§ 11. Z przebiegu egzaminu sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacyjnej, tematy egzaminu pisemnego i ocenę wypracowań, pytania egzaminu ustnego i ocenę poszczególnych odpowiedzi tudzież uchwałę komisji co do wyniku egzaminu.

§ 12. Na dowód paddania się egzaminowi otrzymuje kandydat świadectwo urzędowe, wystawione przez komisję według dołączonego wzoru.

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego komisji i komisarzy egzaminacyjnych oraz zaopatrzone pieczęcią z godłem państwowem o treści następującej: „Komisja egzaminacyjna dla egzaminu w państwowej służbie technicznej działu robót publicznych przy Ministerstwie Robót Publicznych (przy urzędzie wojewódzkiem w . . . . .)".

§ 13. Kandydatom, którzy pełnią służbę nie w siedzibie komisji egzaminacyjnej i poddają się po raz pierwszy egzaminowi, należą się normalne djety i zwrot kosztów podróży.

§ 14. Co do urzędników piastujących obecnie stanowiska administracyjne w służbie państwowej postanawia się:

1. Zwolnieni są od obowiązku złożenia egzaminu:

a) urzędnicy III stopnia służbowego;

b) urzędnicy, którzy przed wstąpieniem do służby państwowej polskiej pozostawali na stanowiskach technicznych, odpowiadających stanowiskom referendarskim w służbie państw zaborczych (względnie Wydziału Krajowego) i uczynili zadość wymaganiom stawianym w tych państwach do uzyskania stałej posady, w szczególności złożyli obowiązujący tam egzamin praktyczny oraz ci urzędnicy, którzy rozpoczęli dopiero służbę w Państwie Polskiem i złożyli egzamin praktyczny na podstawie obowiązujących jeszcze ustaw państw zaborczych.

2. Minister Robót Publicznych zwolnić może od obowiązku składania egzaminu urzędników IV, V i VI stopnia służbowego, którzy posiadają wykształcenie wyższe zakończone przepisanemi egzaminami, pozostają bez przerwy przynajmniej od lat dwóch w państwowej służbie administracyjnej i mają dobrą kwalifikację, stwierdzoną, o ile chodzi o urzędników VI stopnia służbowego, przez komisję kwalifikacyjną, o ile zaś chodzi o urzędników IV i V stopnia służbowego, przez Ministra Robót Publicznych. O udzielonem zwolnieniu zawiadamia Minister Robót Publicznych Prezesa Rady Ministrów.

3. W wyjątkowych wypadkach Minister Robót Publicznych zwolnić może od obowiązku składania egzaminu urzędników IV, V i VI stopnia służbowego, którzy pozostają bez przerwy przynajmniej od lat trzech w państwowej służbie administracyjnej, a zajmując sta-

nowiska samodzielne i kierownicze z wymogów wymienionych w punkcie 2 nie posiadają wykształcenia wyższego, jednak posiadają conajmniej pełne wykształcenie średnie z egzaminem dojrzałości. O udzieleniu zwolnienia zawiadamia Minister Robót Publicznych Prezesa Rady Ministrów.

4. W pozostałych wyjątkowych wypadkach Rada Ministrów może indywidualnie na umotywowany wniosek Ministra Robót Publicznych zwolnić od obowiązku złożenia egzaminu niektórych urzędników zajmujących stanowiska administracyjne kategorji I.

5. Wszyscy inni urzędnicy pełniący służbę administracyjną na stanowiskach kategorji I winni poddać się egzaminowi przepisanemu niniejszem rozporządzeniem w terminie określonym osobnem rozporządzeniem Rady Ministrów.

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

Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy wydane w przedmiocie unormowanym niniejszem rozporządzeniem.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski*

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*

Wzór do § 12 rozp. Rady Ministrów z dnia 12 stycznia 1924 r., poz. 116.

L. Protokółu egzaminacyjnego————

ŚWIADECTWO

Pan .....

(charakter służbowy) .....

poddał się w dniach .....

na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia .....

egzaminowi w państwowej służbie technicznej działu Ministerstwa Robót Publicznych i złożył go z wynikiem .....

Warszawa, dnia ..... 192 r.

(Pieczęć)

Komisja egzaminacyjna przy Ministerstwie Robót Publicznych (przy Urzędzie Wojewódzkiem w . . . . . .)

Przewodniczący komisji:

Komisarze egzaminacyjni:

30. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lutego 1924 r. o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska administracyjne II kategorji w służbie państwowej.

(Dz. U. R. P. Nr. 15/1924 r., poz. 144.)

Na zasadzie art. 11 i 12 ustawy o państwowej służbie cywilnej z dnia 17 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) zarządza się co następuje:

§ 1. Kandydaci na stanowiska administracyjne II kategorji w służbie państwowej Prezydjum Rady Ministrów oraz w działach Ministerstw: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych, Pracy i Opieki Społecznej oraz Reform Rolnych winni odbyć służbę przygotowawczą (praktykę), przewidzianą w art. 12 ustawy z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) i złożyć egzamin przepisany niniejszem rozporządzeniem.

§ 2. Do służby przygotowawczej dopuszczeni być mogą kandydaci odpowiadający warunkom określonym art. 6 i 7 ustawy o państwowej służby cywilnej, jeżeli wykażą się dowodem ukończenia szkół z zakresem wykształcenia średniego ogólno- kształcącego lub zawodowego, względnie zwolnieniem od wymogu przepisanego wykształcenia — po myśli art. 11 ustęp ostatni względnie art. 115 ustęp pierwszy ustawy o państwowej służbie cywilnej.

§ 3. Prośby o dopuszczenie do służby przygotowawczej należy wnosić do władzy powołanej do mianowania.

Do próśb mają być dołączone: metryka urodzin, dowód obywatelstwa polskiego, dowód ukończenia wymaganych studjów, świadectwo zdrowia, wystawione przez lekarza urzędowego oraz dokładny, własnoręcznie napisany, życiorys.

Kandydaci, nieposiadający przepisanego niniejszem rozporządzeniem wykształcenia, winni równocześnie prosić o wymienione w § 2 zwolnienie.

§ 4. Służba przygotowawcza trwa zasadniczo rok, w ciągu której kandydat winien zapoznać się z agendami należącemi do tego działu administracji państwowej, w którym pełni służbę oraz z manipulacją kancelaryjno-biurową.

O wyniku służby przygotowawczej orzeka na podstawie opinji komisji kwalifikacyjnej władza powołana do mianowania.

Sprawozdanie winno zawierać ocenę pilności uzdolnienia praktykanta oraz jego zachowanie się w służbie i poza służbą.

W razie ujemnego wyniku służby przygotowawczej może władza powołana do mianowania zwolnić kandydata ze służby lub orzec przedłużenie służby przygotowawczej, jednak najwyżej na przeciąg jednego roku. Jeżeli ponowna ocena wypadnie ujemnie, należy kandydata zwolnić ze służby.

§ 5. Po ukończeniu pierwszego, a przed upływem drugiego roku służby przygotowawczej z dodatnim wynikiem winien praktykant poddać się egzaminowi.

Podania o przypuszczenie do egzaminu należy wnosić w drodze służbowej do władzy powołanej do mianowania. Władza służbowa dołączy do podania sprawozdanie o wyniku służby przygotoczej (§ 4).

O przypuszczeniu do egzaminu orzeka władza powołana do mianowania, wyznacza termin egzaminu oraz komisarzy egzaminacyjnych i zawiadamia o tem kandydata.

§ 6. Komisje egzaminacyjne ustanawia się za zgodą właściwego Ministra przy władzach powołanych do mianowania.

Właściwy Minister może odstąpić od wyrażenia zgody na utworzenie Komisyj egzaminacyjnych przy niektórych władzach II instancji i przekazać egzaminowanie kandydatów z odnośnych okręgów komisjom egzaminacyjnym utworzonym przy innych władzach II instancji tego samego działu służby.

Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego i dwóch komisarzy egzaminacyjnych.

Przewodniczącego komisji egzaminacyjnej mianuje właściwy Minister — komisarzy zaś egzaminacyjnych naczelnik władzy właściwej, powołanej do mianowania, z końcem każdego roku kalendarzowego na rok następny.

Przewodniczący komisji egzaminacynej musi mieć bezwarunkowo ukończone studja prawnicze zakończone przepisanemi egzaminami.

Przewodniczącemu służy prawo egzaminowania.

Kolejność egzaminowania wyznacza przewodniczący.

§ 7. Egzamin jest pisemny i ustny.

Egzamin ustny winien odbyć się najpóźniej w terminie trzydniowym po pisemnym.

§ 8. Egzamin pisemny polega na wypracowaniu różnych tematów, wybranych przez komisję egzaminacyjną na wniosek poszczególnych egzaminatorów.

Przedmiotem wypracowania ma być załatwianie jednej lub dwóch spraw administracyjnych na podstawie przedmiotowych aktów, względnie pisemne rozwiązanie kilku podyktowanych pytań z zakresu różnych gałęzi danego działu administracji.

Przy wyborze przedmiotu winna komisja baczyć na to, aby kandydat o zwykłem uzdolnieniu mógł wypracować zadania w przeciągu sześciu godzin. Egzamin nie może trwać w żadnym razie dłużej, niż ośm godzin.

Egzamin pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji lub innego wyznaczonego urzędnika. Kandydat winien mieć możność korzystania ze zbioru ustaw i rozporządzeń; wszelka inna pomoc, w szczególności porozumiewanie się kandydatów między sobą lub z innemi osobami, jest wzbronione.

Kandydat po ukończeniu wypracowania przed opuszczeniem lokalu urzędowego oddaje je urzędnikowi sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia opracowania i zabezpiecza opracowanie przez opieczętownie przed możliwemi późniejszemi zmianami.

Egzamin pisemny może się odbywać równocześnie z kilku kandydatami.

§ 9. Przedmiotem egzaminu ustnego ejst:

1) ustawa konstytucyjna;

2) ogólne zasady obowiązującego ustawodawstwa administracyjnego ze szczególnem uwzględnieniem tego działu administracji państwowej, w którym kandydat pełni służbę;

3) ustrój i zakres działania władz i urzędów państwowych i samorządowych;

4) przepisy o państwowej służbie cywilnej;

5) przepisy kancelaryjno-manipulacyjne.

Prócz tego, winien kandydat przy egzaminie ustnym uzasadnić załatwienie tematów egzaminu pisemnego.

Komisja egzaminacyjna winna zwrócić przedewszystkiem szczególną uwagę, czy i w jakim stopniu kandydat posiada zdolności pojmowania i praktycznego zastosowania obowiązujących ustaw i przepisów.

Egzamin ustny odbywa się z każdym kandydatem zosobna i nie może trwać dłużej, niż dwie godziny.

§ 10. Jeżeli komisja egzaminacyjna uzna wypracowanie pisemne jednomyślnie za nieudałe, uważa się egzamin za niezłożony i bez egzaminu ustnego oddala się kandydata ze stopniem „niedostatecznie".

W przeciwnym razie po odbyciu egzaminu ustnego stwierdza się wynik z równomiernem uwzględnieniem pisemnego i ustnego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się stopniami:

1) „bardzo dobry", jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
2) „dobry", jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
3) „dostateczny", jeżeli wiadomości kandydata są wystarczające;
4) „niedostateczny", jeżeli wiadomości kandydata nie są wystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin ten nie może być krótszy, niż pół roku, nie dłuższy zaś, niż rok.

W razie ponownego niedostatecznego wyniku, egzaminu powtarzać nie wolno.

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Egzaminatorzy głosują według kolejności, w jakiej egzaminowali, poczem ostatni daje głos przewodniczący.

§ 11. Z przebiegu egzaminu sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacynejj, tematy egzaminu pisemnego i ocenę wypracowań, pytania egzaminu ustnego i ocenę poszczególnych odpowiedzi, tudzież uchwałę komisji co do wyniku egzaminu.

§ 12. Na dowód poddania się egzaminowi otrzymuje kandydat świadectwo urzędowe, wystawione przez komisję według dołączonego wzoru.

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego komisji i komisarzy egzaminacyjnych oraz zaopatrzone pieczęcią i godłem państwowem i o treści następującej: „Komisja egzaminacyjna dla egzaminu administracyjnego dla urzędników państwowych II kategorji przy . . . . . ".

§ 13. Kandydatom, którzy pełnią służbę nie w siedzibie komisji egzaminacyjnej i poddadzą się po raz pierwszy egzaminowi, należą się normalne djety i koszty podróży.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy, wydane w przedmiocie unormowanym niniejszem rozporządzeniem.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Sołtan*
Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*
Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego: *Miklaszewski*
Minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych: *Janicki*
Minister Przemysłu i Handlu: *Józef Kiedron*
Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*
Kierownik Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej: *Simon*
Minister Reform Rolnych: *Z. Ludkiewicz*

Wzór do § 12 rozp. Rady Ministrów z dnia 4 lutego 1924 r., poz. 144.

L. Rrotokółu egzaminacyjnego .....

ŚWIADECTWO

Pan .....

(charakter służbowy) .....

poddał się w dniach .....

na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lutego 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15 poz. 144) egzaminowi na stanowiska administracyjne II kategorji w służbie państwowej i złożył go z wynikiem .....

Warszawa, dnia ..... 192 r.

(Pieczęć)

Komisja egzaminacyjna przy .....

.....

Przewodniczący komisji:

Przewodniczący komisji:

31. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 6 maja 1924 r. Nr. XI—723 wyjaśniający w sprawie kwalifikacyj państwowej służby drogowej.

Do Urzędu wojewódzkiego w Białymstoku.

Na zapytanie z dnia 25 lutego 1924 Nr. Ad1082/3 w sprawie ważności okólnika Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 5 grudnia 1922 r. Nr. XI—2592 o kwalifikacjach państwowej służby drogowej, w szczególności czy wobec ukazania się rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. (Dz. U. Nr. 13 poz. 116) powyższy okólnik Min. Rob. Publ. pozostaje nadal w mocy, oznajmia się co następuje:

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. (Dz. U. Nr. 13 poz. 116) i z dnia 4 lutego 1924 (Dz. U. Nr. 15 poz. 144) uregulowały służbę przygotowawczą i egzamina kandydatów na stanowiska kategorji I i II państwowej służby technicznej w dziale Ministerstwa Robót Publicznych.

Wymienione więc rozporządzenia Rady Ministrów objęły sprawę kwalifikacji państwowego personelu technicznego inżynierów i techników i dlatego okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 5 grudnia 1922 Nr. XI—2592 przestał obowiązywać o tyle, o ile polecił stosować do tego personelu przepisy zawarte w rozdziale A rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12 lipca 1922 Dz. U. R. P. Nr. 64 poz. 579.

Ponieważ jednak wymieniony okólnik uregulował także na podstawie art. 90 ustawy z dnia 17 lutego 1922 o państw. służbie cywilnej (Dz. U. Nr. 21 poz. 164) sprawę kwalifikacji państwowego personelu drogowego linjowego, przeto do tego personelu należy nadal stosować w drodze analogji przepisy zawarte w rozdziale B rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12 lipca 1922. (Dz. U. R. P. Nr. 64 poz. 579) z zastrzeżeniem zawartem w ostatnim ustępie wymienionego wyżej okólnika z dnia 5-go grudnia 1922. L. XI—2592. —

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz* Dyrektor Departamentu.

32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7-go stycznia 1925 r. o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska I kategorji w państwowej służbie administracyjnej.

(Dz. U. R. P. Nr. 6/25 r. poz. 48).

Na zasadzie art. 11 i 12 ustawy o państwowej służbie cywilnej z dnia 17 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. nr. 21, poz. 164) zarządza się co następuje:

§ 1. Kandydaci na stanowiska I kategorji w służbie państwowej Prezydjum Rady Ministrów oraz w działach Ministerstw: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych, Pracy i Opieki Społecznej oraz

Reform Rolnych z wyjątkiem gałęzi fachowych tych działów — winni odbyć służbę przygotowawczą (praktykę), przewidzianą w art. 12 ustawy z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) i złożyć egzamin, przepisany niniejszem rozporządzeniem.

§ 2. Do służby przygotowawczej dopuszczeni być mogą kandydaci odpowiadający warunkom określonym w art. 6 i 7 ustawy o państwowej służbie cywilnej, jeżeli wykażą się dowodem odbycia studjów wyższych, zakończonych przepisanemi egzaminami (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1924 r. — Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 629), względnie zwolnieniem od wymogu przepisanego wykształcenia — w myśl art. 11 ustęp ostatni, względnie w czasie przejściowym art. 115 ustęp pierwszy ustawy o państwowej służbie cywilnej.

3. Podania o dopuszczenie do służby przygotowawczej należy wnosić do władzy powołanej do mianowania.

Do podań tych mają być dołączone: metryka urodzenia, dowód obywatelstwa polskiego, dowód ukończenia wymaganych studjów oraz dokładny życiorys.

Przed przyęciejm do służby przygotowawczej władza powołana do mianowania zasięga opinji lekarza urzędowego co do stanu zdrowia kandydata.

§ 4. Służba przygotowawcza trwa zasadniczo rok, w ciągu której kandydat winien zapoznać się z czynnościami należącemi do tego działu administracji państwowej w którym pełni służbę, oraz z manipulacją kancelaryjno-biurową.

O wyniku służby przygotowawczej orzeka na podstawie sprawozdania bezpośredniej władzy służbowej praktykanta, oraz opinji komisji kwalifikacyjnej, władza powołana do mianowania.

Sprawozdanie winno zawierać ocenę pilności i uzdolnienia praktykanta oraz jego zachowanie się w służbie i poza służbą.

W razie ujemnego wyniku służby przygotowawczej może władza powołana do mianowania zwolnić kandydata ze służby lub orzec przedłużenie służby przygotowawczej, jednak najwyżej na przeciąg dalszych dwóch lat. Jeżeli ponowna ocena wypadnie ujemnie, należy kandydata zwolnić ze służby.

§ 5. Po ukończeniu pierwszego a przed upływem trzeciego roku służby przygotowawczej z dodatnim wynikiem winien kandydat poddać się egzaminowi. W razie nie poddania się egzaminowi w ciągu trzech lat od wstąpienia do służby należy kandydata zwolnić ze służby.

Podania o dopuszczenie do egzaminu należy wnosić w drodze służbowej do władzy powołanej do mianowania, która orzeka o dopuszczeniu do egzaminu, jego terminie i o składzie komisji.

W wypadku przewidzianym w ustępie drugim § 6 termin egzaminu i skład komisji egzaminacyjnej wyznacza właściwy minister względnie przełożony władzy bezpośrednio podległej władzy naczelnej, przy której kandydat ma się poddać egzaminowi. Wyznaczenie

terminu egzaminu następuje przytem na wniosek władzy orzekającej o dopuszczeniu kandydata do egzaminu.

§ 6. Komisje egzaminacyjne ustanawia się przy władzach naczelnych oraz przy władzach bezpośrednio podlegających władzom naczelnym.

O ile z jakichkolwiek powodów zaszłyby trudności utworzenia komisji egzaminacynej przy którejkolwiek władzy bezpośrednio podległej władzy naczelnej, może właściwy minister przekazać egzaminowanie kandydatów z okręgu tej władzy komisji egzaminacyjnej, utworzonej przy innej władzy bezpośrednio podległej tej samej władzy naczelnej względnie komisji egzaminacyjnej przy władzy naczelnej.

Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego i 2-ch komisarzy egzaminacyjnych.

Właściwi ministrowie ustanawiają na okres dwóch lat kalendarzowych listę przewodniczących komisyj egzaminacyjnych, oraz komisarzy egzaminacyjnych z pośród podległych im urzędników.

Przewodniczący komisji egzaminacynej i jeden z komisarzy egzaminacyjnych muszą posiadać ukończone studja prawnicze zakończone przepisanemi egzaminami.

Przewodniczącemu służy prawo egzaminowania.

Kolejność egzaminowania oznacza przewodniczący.

§ 7. Egzemin jest pisemny i ustny. Egzamin ustny winien odbyć się najpóźniej w terminie trzydniowym po pisemnym.

§ 8. Egzamin pisemny polega na wypracowaniu jednego lub dwóch tematów wybranych przez komisję egzaminacyjną na wniosek poszczególnych egzaminatorów.

Przedmiotem wypracowania ma być rozstrzygnięcie jednej lub dwóch spraw administracyjnych na podstawie aktów względnie opracowania sprawozdania do władz wyższych.

Przy wyborze przedmiotu winna komisja baczyć na to, aby kandydat o średniem uzdolnieniu mógł wypracować zadania w przeciągu sześciu godzin. Egzamin nie może trwać dłużej, niż 8 godzin.

Egzamin pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji lub innego wyznaczonego urzędnika. Kandydat winien mieć możność korzystania ze zbioru ustaw i rozporządzeń, wszelka inna pomoc w szczególności porozumiewanie się kandydatów między sobą lub z innem osobami jest niedopuszczalne.

Kandydat po ukończeniu wypracowania, przed opuszczeniem lokalu urzędowego, oddaje je urzędnikowi sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia wypracowania i zabezpiecza wypracowanie przez opieczętowanie.

Egzamin pisemny może się odbywać równocześnie z kilku kandydatami.

§ 9. Przedmiotem egzaminu ustnego jest:

obowiązujące prawo państwowe (polityczne) ze szczególnem uwzględnieniem ustawy konstytucyjnej,

obowiązujące ustawodawstwo administracyjne ze szczególnem uwzględnieniem tego działu administracji państwowej, w którym kandydat pełni służbę,

ustrój i zakres działania władz i urzędów państwowych i samorządowych, przepisy o państwowej służbie cywilnej, oraz

ogólne zasady kancelaryjno-manipulacyjne.

Prócz tego winien kandydat przy egzaminie ustnym objaśnić załatwienie tematów egzaminu pisemnego.

Kandydaci, którzy nie posiadają wykształcenia prawniczego, zakończonego przepisanemi egzaminami, względnie ci, którzy otrzymali zwolnienie od wyższych studjów (art. 11 i 115 ustawy o państwowej służbie cywilnej), obowiązani są ponadto znać te przepisy prawa cywilnego i karnego, których znajomość potrzebna jest w pełnieniu służby.

Komisja egzaminacyna winna zwrócić przedewszystkiem szczególną uwagę, czy i w jakim stopniu kandydat posiada zdolności pojmowania i praktycznego zastosowania obowiązujących ustaw i przepisów.

Egzamin ustny odbywa się z każdym kandydatem z osobna i nie może trwać dłużej niż dwie godziny.

§ 10. Jeżeli komisja egzaminacyjna uzna wypracowania pisemne jednomyślnie za nieudatne, uważa się egzamin za niezłożony i bez egzaminu ustnego oddala się kandydata ze stopniem „niedostatecznie".

W przeciwnym razie po odbyciu egzaminu ustnego stwierdza się wynik z równomiernem uwzględnieniem pisemnego i ustnego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się stopniami:

1) „bardzo dobry", jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
2) „dobry", jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
3) „dostateczny", jeżeli wiadomości kandydata są wystarczające;
4) „niedostateczny", jeżeli wiadomości kandydata nie są wystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin ten nie może być krótszy niż trzy miesiące, nie dłuższy zaś niż rok.

W razie ponownego niedostatecznego wyniku, egzaminu powtarzać nie wolno i należy kandydata zwolnić ze służby.

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Ostatni daje głos przewodniczący.

§ 11. Z przebiegu egzaminu sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacyjnej, tematy egzaminu pisemnego i pytania egzaminu ustnego, ocenę poszczególnych wypracowań i odpowiedzi, tudzież uchwałę komisji co do wyniku egzaminu.

§ 12. Na dowód poddania się egzaminowi otrzymuje kandydat świadectwo urzędowe wystawione przez komisję według dołączonego wzoru.

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego komisji i komisarzy egzaminacyjnych oraz zaopatrzone pieczęcią urzędu przy którym komisja została ustanowiona.

§ 13. Kandydatom, którzy pełnią służbę nie w siedzibie komisji egzaminacyjnej i poddają się po raz pierwszy egzaminowi, należą się normalnie djety i koszty podróży.

§ 14. W wyjątkowych wypadkach Rada Ministrów, na wniosek właściwej władzy naczelnej, może zwolnić poszczególnych kandydatów na stanowiska wymienione w § 1 niniejszego rozporządzenia w całości lub w części od egzaminu praktycznego, ustanowionego niniejszem rozporządzeniem.

§ 15. Urzędnik mianowany do odwołania (prowizoryczny) na wypadek zamiaru mianowania go na stałe, może być zwolniony od służby przygotowawczej, jeżeli przesłużył przynajmniej jeden rok w służbie państwowej, winien być jednak poddany egzaminowi praktycznemu, według postanowień niniejszego rozporządzenia, o ile nie zostanie do niego zastosowane postanowienie § 14.

Przepis powyższy stosuje się analogicznie do pracowników kontraktowych.

§ 16. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy, wydane w przedmiocie, unormowanym niniejszem rozporządzeniem.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski.*

Wzór do § 12 rozp. Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 1925 r. — poz. 48.

L. protokułu egzaminacyjnego .....

ŚWIADECTWO

Pan .....

(charakter służbowy) .....

poddał się w dniach .....

na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6 poz. 48) egzaminowi na stanowisko I kategorji w państwowej służbie administracyjnej i złożył go z wynikiem .....

..... dnia ..... 192 r.

(Pieczęć)

Komisja egzaminacyjna przy.....

.....

Przewodniczący komisji:

Komisarze egzaminacyjni:

33. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 1925 r. o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska I kategorji w państwowej służbie technicznej w dziale Ministerstwa Robót Publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 11/1925 r. poz. 80).

Na zasadzie art. 11 i 12 ustawy z dnia 17 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) o państwowej służbie cywilnej zarządza się co następuje:

§ 1. Kandydaci na stanowiska I kategorji w państwowej służbie technicznej w dziale Ministerstwa Robót Publicznych winni odbyć służbę przygotowawczą (praktykę), przewidzianą art. 12 ustawy z d. 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) i złożyć egzamin przepisany niniejszem rozporządzeniem.

§ 2. Do służby przygotowawczej w państwowej służbie technicznej na stanowiska kategorji I w dziale robót publicznych dopuszczeni mogą być kandydaci, którzy odpowiadają warunkom, określonym w art. 6 i 7 ustawy o państwowej służbie cywilnej, jeżeli wykażą się dowodem odbycia wyższych studjów technicznych, zakończonych przepisanemi egzaminami (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1924 r. — D. U. R. P. Nr. 64, poz. 629), względnie zwolnieniem od wymogu przepisanego wykształcenia — po myśli art. 11 ustęp ostatni względnie w czasie przejściowym art. 115 ustęp pierwszy ustawy o państwowej służbie cywilnej.

§ 3. Podania o dopuszczenie do służby przygotowawczej należy wnosić do władzy powołanej do mianowania.

Do podań tych mają być dołączone: metryka urodzenia, dowód obywatelstwa polskiego, dowód ukończenia wymaganych studjów oraz dokładny życiorys.

Przed przyjęciem do służby przygotowawczej władza powołana do mianowania zasięga opinji lekarza urzędowego co do stanu zdrowia kandydata.

§ 4. Służba przygotowawcza trwa zasadniczo rok, w ciągu której kandydat winien zapoznać się z czynnościami należącemi do tego działu państwowej służby technicznej Ministerstwa Robót Publicznych, w której pełni służbę (budowy dróg, budownictwa lądowego, budownictwa wodnego, elektryfikacji lub miernictwa), zaś w ogólnych zarysach także z innemi czynnościami tej służby oraz z manipulacją kancelaryjno-biurową.

O wyniku służby przygotowawczej orzeka władza powołana do mianowania na podstawie sprawozdania bezpośredniej władzy służbowej praktykanta oraz opinji komisji kwalifikacyjnej.

Sprawozdanie winno zawierać ocenę pilności i uzdolnienia praktykanta oraz jego zachowanie się w służbie i poza służbą.

W razie ujemnego wyniku służby przygotowawczej może władza powołana do mianowania zwolnić kandydata ze służby lub orzec przedłużenie służby przygotowawczej, jednak najwyżej na przeciąg

dalszych dwóch lat. Jeżeli ponowna ocena wypadnie ujemnie, należy kandydata zwolnić ze służby.

§ 5. Po ukończeniu pierwszego a przed upływem trzeciego roku służby przygotowawczej z dodatnim wynikiem winien kandydat poddać się egzaminowi. W razie nie poddania się egzaminowi w ciągu trzech lat od wstąpienia do służby należy kandydata zwolnić ze służby.

Podania o dopuszczenie do egzaminu należy wnosić w drodze służbowej do władzy powołanej do mianowania, która orzeka o dopuszczeniu do egzaminu, jego terminie i o składzie komisji.

W wypadku przewidzianym w ustępie drugim § 6 termin egzaminu i skład komisji egzaminacyjnej wyznacza wojewoda tego urzędu wojewódzkiego, przy którym kandydat ma się poddać egzaminowi. Wyznaczenie terminu egzaminu następuje przytem na wniosek władzy orzekającej o dopuszczeniu kandydata do egzaminu.

§ 6. Komisje egzaminacyjne ustanawia się przy Ministerstwie Robót Publicznych oraz przy urzędach wojewódzkich, przy których istnieją okręgowe dyrekcje lub wydziały robót publicznych.

Minister Robót Publicznych może odstąpić od utworzenia komisyj egzaminacyjnych przy niektórych urzędach wojewódzkich i przekazać egzaminowanie kandydatów z odnośnych okręgów komisjom egzaminacyjnym utworzonym przy innych urzędach wojewódzkich.

Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego i trzech komisarzy egzaminacyjnych.

Minister Robót Publicznych ustanawia na okres dwóch lat kalendarzowych listę przewodniczących komisyj egzaminacyjnych oraz komisarzy egzaminacyjnych z wyższem wykształceniem technicznem z pośród podległych mu urzędników, zaś odnośnie do komisarzy z prawniczem wykształceniem w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Jeden z członków komisji egzaminacyjnej musi mieć ukończone studja prawnicze, zaś reszta komisarzy egzaminacyjnych ukończone wyższe studja techniczne zakończone przepisanemi egzaminami.

Przewodniczącemu służy prawo egzaminowania.

Kolejność egzaminowania oznacza przewodniczący.

§ 7. Egzamin jest pisemny i ustny. Egzamin ustny winien odbyć się najpóźniej w terminie trzydniowym po pisemnym.

§ 8. Egzamin pisemny polega na wypracowaniu jednego lub dwóch tematów z tej dziedziny służby technicznej, w której kandydat odbywał praktykę, wybranych przez komisję egzaminacyjną na wniosek poszczególnych egzaminatorów.

Przy wyborze przedmiotu winna komisja baczyć na to, aby kandydat o średniem uzdolnieniu mógł wypracować zadania w przeciągu sześciu godzin. Egzamin nie może trwać dłużej, niż 8 godzin.

Egzamin pisemny odbywa się w lokalu urzędowym pod nadzorem jednego z członków komisji lub innego wyznaczonego urzędnika. Kandydat winien mieć możność korzystania ze zbioru ustaw

i rozporządzeń, wszelka inna pomoc w szczególności porozumienie się kandydatów między sobą lub z innem osobami jest niedopuszczalne.

Kandydat po ukończeniu wypracowania, przed opuszczeniem lokalu urzędowego, oddaje je urzędnikowi sprawującemu nadzór, który stwierdza na wypracowaniu czas rozpoczęcia i ukończenia wypracowania i zabezpiecza wypracowanie przez opieczętowanie.

Egzamin pisemny może się odbywać równocześnie z kilku kandydatami.

§ 9. Przedmiotem egzaminu ustnego jest:

dokładna znajomość ustaw i przepisów danej gałęzi fachowej oraz znajomość ogólna ustaw i rozporządzeń innych działów służby robót publicznych;

znajomość ustaw i przepisów o kontroli państwowej;

znajomość przepisów ustawy przemysłowej i lasowej — głównie w tych jej częściach, które mają związek z państwową służbą robót publicznych — oraz przepisów o ubezpieczeniu robotników od wypadków i o kasach chorych;

znajomość ogólnych zasad rachunkowości państwowej i buchalterji.

Ponadto ogólna znajomość:

ustawy konstytucyjnej, ustroju i zakresu działania władz i urzędów państwowych i samorządowych tudzież przepisów o państwowej służbie cywilnej.

Komisja egzaminacyjna może zwolnić kandydata od egzaminu z buchalterji, jeżeli kandydat wykaże, że przedmiot ten wchodzi w zakres jego studjów i że złożył z niego przepisany egzamin.

Prócz tego winien kandydat przy egzaminie ustnym objaśnić załatwienie tematów egzaminu pisemnego.

Komisja egzaminacyjna winna zwrócić przedewszystkiem szczególną uwagę, czy i w jakim stopniu kandydat posiada zdolność pojmowania i praktycznego zastosowania obowiązujących ustaw i przepisów.

Egzamin ustny odbywa się z każdym kandydatem z osobna i nie może trwać dłużej niż dwie godziny.

§ 10. Jeżeli komisja egzaminacyjna uzna wypracowania pisemne jednomyślnie za nieudatne, uważa się egzamin za niezłożony i bez egzaminu ustnego oddala się kandydata ze stopniem „niedostatecznie".

W przeciwnym razie po odbyciu egzaminu ustnego stwierdza się wynik z równomiernem uwzględnieniem pisemnego i ustnego egzaminu.

Wynik egzaminu oznacza się stopniami:

1) „bardzo dobry", jeżeli kandydat wykazał wybitną i bardzo dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;
2) „dobry", jeżeli kandydat wykazał dokładną znajomość przedmiotów egzaminacyjnych;

3) „dostateczny", jeżeli wiadomości kandydata są wystarczające;

4) „niedostateczny", jeżeli wiadomości kandydata są niewystarczające.

W razie niedostatecznego wyniku egzaminu komisja oznacza termin powtórzenia egzaminu. Termin ten nie może być krótszy niż trzy miesiące, nie dłuższy zaś niż rok.

W razie ponownego niedostatecznego wyniku, egzaminu powtarzać nie wolno i należy kandydata zwolnić ze służby.

Uchwały komisji egzaminacyjnej zapadają większością głosów i są ostateczne. Ostatni daje głos przewodniczący.

§ 11. Z przebiegu egzaminu sporządza się protokół, do którego wpisuje się skład komisji egzaminacyjnej, tematy egzaminu pisemnego i ocenę wypracowań, pytania egzaminu ustnego i ocenę poszczególnych odpowiedzi tudzież uchwałę komisji co do wyniku egzaminu.

§ 12. Na dowód poddania się egzaminowi otrzymuje kandydat świadectwo urzędowe wystawione przez komisję według dołączonego wzoru.

Świadectwo ma być podpisane przez przewodniczącego komisji i komisarzy egzaminacyjnych oraz zaopatrzone pieczęcią urzędu przy którym komisja została ustanowiona.

§ 13. Kandydatom, którzy pełnią służbę nie w siedzibie komisji egzaminacyjnej i poddają się po raz pierwszy egzaminowi, należą się normalne djety i zwrot kosztów podróży.

§ 14. W wyjątkowych wypadkach Rada Ministrów, na wniosek właściwej władzy naczelnej, może zwolnić poszczególnych kandydatów na stanowiska wymienione w § 1 w całości lub w części od egzaminu praktycznego, ustanowionego niniejszem rozporządzeniem.

§ 15. Urzędnik mianowany do odwołania (prowizoryczny), na wypadek zamiaru mianowania go na stałe, może być zwolniony od służby przygotowawczej, jeżeli przesłużył przynajmniej jeden rok w służbie państwowej, winien być jednak poddany egzaminowi praktycznemu, według postanowień niniejszego rozporządzenia, o ile nie zostanie do niego zastosowane postanowienie § 14.

Przepis pwyższy stosuje się analogicznie do pracowników kontraktowych.

§ 16. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy wydane w przedmiocie unormowanym niniejszem rozporządzeniem.

Prezes Rady Ministrów: *W. Grabski.*

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński.*

Wzór do § 12 rozp. Rady Ministrów
z dnia 16 stycznia 1925 r. — poz. 80.

L. protokułu egzaminacyjnego .....

ŚWIADECTWO

Pan .....
(charakter służbowy) .....
poddał się w dniach .....
na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 11 poz. 80) egzaminowi na stanowiska I kategorji w państwowej służbie technicznej działu Ministerstwa Robót Publicznych i złożył go z wynikiem .....
..... dnia ..... 192.... r.

(Pieczęć)

Komisja egzaminacyjna przy.....
.....

Przewodniczący komisji:

Komisarze egzaminacyjni:

34. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 26 marca 1925 r. Nr. XI.—861 w sprawie zawarcia umów z dróżnikami i strażnikami rzecznymi w b. zaborze austrjackim.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Krakowie we Lwowie

Do Warszawskiej Dyrekcji Dóbr Wodnych (Wydział Budowlany) w Krakowie.

Powołując się na reskrypt M. R. P. z dnia 16. XII. 1924 r. Nr. II—4410 1924 r. o zwolnieniu ze służby państwowej, na podstawie art. 116 Ustawy o państwowej służbie cywilnej, z dniem 31. XII. 1924 r. wszystkich dróżników i strażników rzecznych, mających dekrety nominacyjne bez odwołania, i o wypowiedzeniu dotychczasowego stosunku służbowego z dniem 31. I. 1925 r. wszystkim dróżnikom i strażnikom rzecznym prowizorycznym i kontraktowym, przesyła się przy niniejszem ustaloną przez Ministerstwo formę umowy z dróżnikami i strażnikami rzecznymi jako robotnikami kontraktowymi, którą Państwowe Zarządy Drogowe, wodne i dróg wodnych mają zawrzeć ze wszystkimi dróżnikami i strażnikami rzecznymi, którzy pozostają nadal na służbie drogowej i rzecznej i których wynagrodzenie służbowe wypłaca się z odpowiednich paragrafów i pozycji budżetu na rachunek subpozycji a) „wydatki osobowe".

Normy miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego, dodatku mieszkaniowego, płacy dodatkowej za roboty zarządzone w nadliczbowych godzinach wskazane są w uwagach do formularza umowy u dołu 1-szej stronicy, w granicach minimum i maximum jako

wskazówka dla Dyrekcji; normy te dla poszczególnych części każdego Zarządu drogowego i wodnego powinny być ustalone przez Dyrekcję w powyższych granicach na podstawie wniosków odpowiednich Zarządów zależnie od miejscowych warunków każdej poszczególnej części obszaru tego Zarządu, od kosztów utrzymania i od cen robocizny w tej części obszaru Zarządu.

Odszkodowanie za zniszczenie odzieży, ustalone w 2-ch półrocznych ratach po 40 zł, może być przez Dyrekcję częściowo wydawane w naturze w postaci płaszczy nieprzemakalnych lub peleryn nieprzemakalnych i czapek urzędowych z numerem; w takim razie koszt własny hurtowego zamówienia przez Dyrekcję tych części odzieży powinien być potrącany z wyżej wskazanej normy odszkodowania na odzież.

W umowach dotyczących służby wodnej należy w ustępie 7) po słowie „kalendarzowego" umieścić słowa „w wysokości stosownej do ilości wykonanych robót", resztę zaś tego ustępu opuścić.

Nadto należy w umowach z tymi pracownikami, którzy mieli dekrety bez odwołania, umieścić następujący ustęp:

O ile zawierający umowę dróżnik lub strażnik, stosownie do reskryptów Ministerstwa z dnia 16. XII. 1924 r. L. II—4410 i z dnia 23. III. 1925 r. L. II—1321. 1925 r., ma prawa emerytalne za poprzednią swą służbę, nie ogranicza praw tych niniejsza umowa i zrealizowanie tych praw emerytalnych nastąpi po zwolnieniu wymienionego ze służby na podstawie umownego stosunku służbowego.

Dla możliwie szybkiego zawarcia umów z dróżnikami i strażnikami Dyrekcji należy wydrukować odpowiednią ilość egzemplarzy umów (bez uwag umieszczonych u dołu I-szej stronicy), i rozesłać je Zarządom drogowym i wodnym jakoteż Zarządom Dróg Wodnych dla ostatecznego zawarcia umów z dróżnikami i strażnikami. Wzór książki służbowej dla dróżników będzie wysłany dodatkowo; co do potrzeby wydania wzoru książki służbowej dla służby wodnej zechce Dyrekcja przedstawić wnioski osobno.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński.*

Załącznik.

UMOWA

zawarta między Kierownikiem Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych) inż. . . . . działającym w imieniu Państwowego Zarządu drogowego (wodnego) w : . . . . . a . . . . . w sprawie stosunku służbowego:

1. . . . . przyjmuje na siebie od dnia . : : : : roku obowiązki dróżnika (strażnika rzecznego, dozorcy przy zabudowaniu górskich potoków) w charakterze pracownika kontraktowego na odcinku dróżniczym (wodnym) Nr. . . . .

2. . . . . zobowiązuje się ściśle stosować do postanowień, zawartych w przepisach służbowych dla dróżników (strażników rzecznych, wytycznych, dozorców przy zabudowaniu górskich potoków), i do zarządzeń służbowych wydanych przez przełożone władze.

3. . . . . pobierać będzie od Państwowego Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych) w . . . . . wynagrodzenie zasadnicze w wysokości *) . . . . zł. słownie . . . . . złotych miesięcznie, płatne zdołu w ciągu ostatniego tygodnia każdego miesiąca.

Oprócz powyższego wynagrodzenia zasadniczego tytułem dodatku mieszkaniowego . . . . . otrzymywać będzie mieszkanie w domu drożniczym lub wynajętym albo wzamian mieszkania w naturze pobierać będzie . . . . zł. miesięcznie **) słownie . . . . . złotych.

Jako odszkodowanie za zwiększone zniszczenie odzieży . . . . . pobierać będzie, po przesłużeniu nie mniej niż 6 miesięcy, w półrocznych ratach, przy wypłacie wynagrodzenia w miesiącu kwietniu i październiku, po 40 zł słownie czterdzieści złotych.

4. Za wykonanie robót zarządzonych przez przełożonych ponad normalny czas pracy, otrzymywać będzie dróżnik oprócz wynagrodzenia wymienionego w punkcie 3-cim, dodatkowe wyagrodzenie po . . . groszy ***) za każdą godzinę pracy, uznaną przez Kierownika Zarządu drogowego jako nadliczbową. To dodatkowe wynagrodzenie winno być zapisywane w książce służbowej i wypłacane dróżnikowi w ciągu następnego miesiąca po spełnieniu robót.

5. W razie wysłania dróżnika (strażnika wodnego) w sprawach służbowych poza przydzielony mu odcinek drogi (rzeki), o ile podróż służbowa trwa dłużej niż 10 godzin, otrzymuje dróżnik (strażnik) strawne, wynoszące 2 zł. dziennie. Ponadto otrzymuje tenże zwrot kosztów przejazdu koleją (statkiem) III kl. a w braku takiej komunikacji zwrot rzeczywistych kosztów podróży furmanką, lub licząc po 20 gr. za każdy km. przejazdu, ale tylko w tym wypadku, jeżeli odległość od granic powierzonego mu odcinka drogi (rzeki) wynosi więcej niż 5 km.

6. Zgodnie z obowiązującemi ustawami dróżnik (strażnik) zostanie zgłoszony z urzędu do Kasy Chorych oraz do Zakładu Ubezpieczenia robotników od wypadków, a opłaty wynikłe z powyższych zgłoszeń pokrywać będzie w odpowiednim stosunku, w myśl odnośnych ustaw, Zarząd drogowy (wodny) i dróżnik (strażnik).

7. Na umotywowany wniosek Kierownika Zarządu drogowego może przełożona władza II instancji przyznać dróżnikowi w razie wzorowego pełnienia obowiązków służbowych za wykonanie więcej uciążliwych i odpowiedzialnych robót, premję płatną z końcem roku kalendarzowego do wysokości jednomiesięcznego zasadniczego wy-

*) (zależnie od warunków miejscowych 45 do 60 zł).

**) (od 6 do 12 złotych: na wsi — 6 zł, w gminach podmiejskich — 8 zł, w okręgach przemysłowych — 10 zł, w miastach i uzdrowiskach — 12 zł).

***) (30 do 50 groszy, zależnie od miejscowych cen na robociznę).

nagrodzenia, określonego w ustępie 1-szym punktu 3-go niniejszej umowy. W wyjątkowych wypadkach, zasługujących na szczególne poparcie, władza przełożona II instancji może przyznać tę roczną premję do wysokości dwumiesięcznego wynagrodzenia zasadniczego.

8. Za każde 5 lat nieprzerwanej służby, w razie stwierdzenia ze strony Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych) należytego spełniania obowiązków służbowych, zasadnicze miesięczne wynagrodzenie oznaczone w ustępie 1-szym punktu 3-go niniejszej umowy będzie podwyższone o 10% od wysokości początkowego zasadniczego wynagrodzenia czyli słownie o . . . . złotych.

9. Po upływie jednego roku pełnienia służby będzie przysługiwać . . . . . prawo otrzymania płatnego 8-dniowego urlopu wypoczynkowego, w terminie oznaczonym przez Kierownika Państwowego Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych) na wniosek drogomistrza lub innego bezpośrednio przełożonego organu.

10. Nieobecność dróżnika (strażnika) w służbie z powodu stwierdzonej przez lekarza Kasy Chorych, względnie Zakładu Ubezpieczeń robotników od wypadków, choroby nie może trwać dłużej niż jeden miesiąc, w którym to czasie dróżnik (strażnik) otrzymywać będzie różnicę między przyznanem w poprzednich punktach wynagrodzeniem a zasiłkiem wypłaconym z Kasy Chorych, względnie z Zakładu Ubezpieczeń robotników od wypadków na podstawie obowiązujących w tym względzie przepisów.

W razie trwania dalszej choroby i przekroczenia powyższego miesięcznego terminu umowa niniejsza rozwiązuje się sama przez się, bez potrzeby jakiegokolwiek zawiadomienia lub wypowiedzenia, z końcem kalendarzowego miesiąca, w którym termin ten upłynął. W tym wypadku z końcem tego kalendarzowego miesiąca, w którym minął miesiąc nieobecności z powodu choroby dróżnik (strażnik) zostaje zwolniony ze służby. W wyjątkowych wypadkach, zwłaszcza przy długoletniej poprzedniej służbie, czas nieobecności dróżnika (strażnika) z powodu choroby, stwierdzonej jak wyżej, może być, na wniosek Kierownika Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych), przez przełożoną władzę II instancji przedłużony do trzech miesięcy.

11. W wypadku powołania na perjodyczne ćwiczenia wojskowe dróżnik (strażnik) otrzymywać będzie przez czas powołania na ćwiczenia zasadnicze wynagrodzenie i dodatek mieszkaniowy należne według niniejszej umowy.

Na wypadek powołania do służby wojskowej wskutek mobilizacji, lub częściowego uzupełnienia wojska do stopy wojennej, wypłata przewidzianego niniejszą umową wynagrodzenia dróżnika (strażnika)zostaje wstrzymaną z końcem miesiąca, w którym nastąpiło powołanie; po ukończeniu zaś powołania dróżnikowi (strażnikowi) przysługuje prawo pierwszeństwa w otrzymaniu pierwszego wolnego miejsca dróżnika (strażnika rzecznego), choćby na innym odcinku drogi (rzeki) niż zajmowany przed powołaniem.

12. W razie popełnienia przez dróżnika (strażnika) zaniedbania służbowego, lub wykroczenia przeciwko przepisom służbowym ustala się następujące kary porządkowe, które dróżnikowi (strażnikowi) wymierza Kierownik Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych): a) upomnienie lub naganę z zapisaniem do książki służbowej dróżnika (strażnika); b) karę pieniężną od 1 zł do 10 zł z zapisaniem jej do książki służbowej dróżnika (strażnika); i potrąceniem przy najbliższej wypłacie; c) wymówienie służby w terminie 14-sto dniowym bez odszkodowania.

Przeciw nałożeniu kar porządkowych pod a) i b) niema odwołania, natomiast przysługuje dróżnikowi (strażnikowi) także odwołanie do przełożonej władzy II instancji w ciągu 8 dni po ogłoszeniu mu kary w wypadku przewidzianym wyżej w punkcie c).

Niezwłoczne wydalenie ze służby dróżnika (strażnika) bez poprzedniego wypowiedzenia i bez odszkodowania stosowanem będzie przez Kierownika Zarządu Drogowego (wodnego, dróg wodnych) w razach: a) stwierdzonego karygodnego zachowania się względem administracji drogowej (wodnej); b) stwierdzonego rozmyślnego działania na szkodę powierzonych mu lub zleconych mu robót; c) stwierdzenia u dróżnika (strażnika) szkodliwych nałogów; d) sądowego skazania na karę więzienia za czyny karygodne i za występki.

W wypadkach przewidzianych punktami a), b) i c) poprzedniego ustępu dróżnikowi (strażnikowi) przysługuje prawo odwołania się w przeciągu 14 najbliższych dni do przełożonej władzy II instancji bez skutków odraczających wykonanie postanowienia Kierownika Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych).

13. Rozwiązanie niniejszej umowy może nastąpić w każdym czasie bez podania powodów w drodze wypowiedzenia na piśmie conajmniej na jeden miesiąc naprzód przez jedną ze stron umowę zawierających, przyczem o ile dróżnik (strażnik) pozostawał nieprzerwanie na służbie w przeciągu 5 lat rozwiązanie umowy ze strony Zarządu drogowego wymaga zgody przełożonej władzy II instancji.

14. Opłaty stemplowe, jakie od niniejszej umowy mają być uiszczone w myśl istniejących przepisów ponosi dróżnik (strażnik).

15. Przy zawarciu niniejszej umowy Zarząd drogowy (wodny, dróg wodnych) w . . . . . wydaje . . . . . książkę służbową dróżnika (strażnika) Nr. . . ., w której zawarte są obowiązujące przepisy służbowe oraz wpisany jest spis inwentarza i narzędzi wydanych . . . . . ., jako dróżnikowi (strażnikowi) Nr. . . . ., za całość których to inwentarza i narzędzi . . . . . ponosi odpowiedzialność.

Tę książkę służbową . . . . . obowiązany jest mieć zawsze przy sobie podczas roboty na powierzonym mu odcinku Nr. . . . . drogi (rzeki) . . . . . .

16. Oryginał niniejszej umowy przechowuje się w aktach Państwowego Zarządu drogowego (wodnego, dróg wodnych) w . .

. . . . . ., a uwierzytelniony odpis doręcza się . . . . . .
do własnego użytku.

..... dnia ..... 192.....r.

Podpis kontraktowego dróżnika (strażnika, dozorcy przy zabudowaniu górskich potoków Nr. .....

Kierownik Państwowego Zarządu drogowego (wodnego) w .....
podpis .....
pieczęć

35. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 6 maja 1925 r. Nr. XI.—1072 w sprawie umów z niższą służbą drogową na terenie b. zaboru rosyjskiego.

Do Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) na terenie b. zaboru rosyjskiego.

Przesyła*) się z poleceniem stopniowego zastosowania dla państwowych zarządów drogowych, o ile zarządy takie istnieją lub zostaną utworzone na terenie województwa.

Ponadto załącza się wzór umowy z niższą służbą drogową i rzeczną, wydany dla państwowych zarządów drogowych i wodnych na terenie byłego zaboru austrjackiego, oraz w 3-ch egzemplarzach wzór książki służbowej dróżnika.**)

Normy wynagrodzenia miesięcznego, wskazane w uwadze na str. 1-szej wzoru umowy od 45 do 60 zł, obliczone w przybliżeniu jako 20-sto dniowa płaca dniówkowa, oraz normy dodatku mieszkaniowego i wynagrodzenia za dodatkową pracę winna Dyrekcja o ile chodzi o państwowe zarządy drogowe w powyższych granicach ustalić w prozumieniu z odnośnym zarządem drogowym zależnie od płacy dniówkowej, drożyzny życia i miejscowych warunków każdego odcinka dróżnika oddzielnie.

Odszkodowanie za zniszczenie odzieży ustalone w 2-ch półrocznych ratach może być wydawane dla państwowych zarządów drogowych przez Dyrekcję częściowo w naturze w postaci płaszczy nieprzemakalnych lub peleryn nieprzemakalnych i czapek urzędowych z numerem; w takim razie koszt własny hurtowego zamówienia przez Dyrekcję tych części odzieży powinien być potrącany z ustalonej normy odszkodowania na odzież.

Samorządom należy zalecić uregulowanie stosunku służbowego niższej służby drogowej według załączonych wzorów umów i wpłynąć na zaprowadzenie analogicznych książek służbowych.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Krakowie we Lwowie.

Zgodnie z ostatnim ustępem reskryptu Ministerstwa R. P. z dnia 26. III. 1925 r. Nr. XI.—861 przesyła się przy niniejszem w 3-ch egzemplarzach wzór książki służbowej dróżników**), którą należy wydać jako załącznik do mających się zawrzeć umów.

*) Odpis Okólnika M. R. P. Nr. XI—861/25 r. (p. str. 82).

**) Wzór książki służbowej drożników ze względów technicznych nie podaje się. Wzory tych książeczek można otrzymać w Urzędach Wojewódzkich (Okr. Dyr. Rob. Publ. Wydz. Rob. Publ.

Po uzupełnieniu rozdziału „B" przepisami miejscowymi, które Okręgowa Dyrekcja uzna za potrzebne ze względu na miejscowe warunki, należy książkę służbową wydrukować w odpowiedniej ilości egzemplarzy i rozesłać Zarządom drogowym celem doręczenia każdemu dróżnikowi po dokładnem obznajmieniu go z treścią i przeznaczeniem książki.

Przy objazdach służbowych winni urzędnicy Dyrekcji R. P. sprawdzać należyte prowadzenie zapisów i dowody tego sprawozdania stwierdzać swoim podpisem

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nesterowicz* Dyrektor Departamentu.

36. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 9. IV. 1925 r. Nr. II.—1523 w sprawie stosowania dodatków za pracę przy budowie na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 1925 r.

Do wszystkich Urzędów podległych II Instancji (oprócz odbudowy).

W dniu 8 kwietnia powzięła Rada Ministrów dołączoną w odpisie uchwałę w sprawie podatków za pracę przy budowie, którą to uchwałę przesyła się w odpisie do tamtejszej wiadomości i zastosowania z następującemi uwagami.

Funkcjonarjusz państwowy może pobierać równocześnie tylko jeden dodatek za pracę przy budowie wymieniony w § 1 uchwały Rady Ministrów.

Funkcjonarjusz państwowy eksponowany do budowy z czasowem miejscem pobytu różnem od jego siedziby urzędowej pobiera należne djety i koszta podróży z ewentualnym 50% dodatkiem za prace przy prowadzeniu robót we własnem gospodarstwie, obliczonym w myśl § 2 rozporządzenia Rady Ministrów.

Wobec rozpoczętego sezonu budowlanego upoważnia się urzędy II instancji do przyznawania dodatków za pracę przy budowie w roku bieżącym przy ścisłem zastosowaniu postanowień uchwały.

O przyznanych dodatkach należy donieść Ministerstwu Robót Publicznych z podaniem nazwiska funkcjonarjusza, wyszczególnieniem budowli, których prowadzenie mu poruczono, i kwot przeznaczonych na te budowle w roku bieżącym.

W pismach przyznających dodatek winien być określony stosunek w jakim zostają nim obciążone poszczególne kredyty budowlane, o ile dodatek nie dotyczy jednej jedynej budowy.

Pracownicy kontraktowi nie mają prawa do dodatku za pracę przy budowie o ile odnośne prawo nie zostało przewidziane w umowie. Zatwierdzenie umów z prawem dodatku budowlanego, które może zajść tylko w wyjątkowych wypadkach zastrzega się Ministerstwu Robót Publicznych.

Do 5 grudnia r. b. należy przedłożyć sprawozdanie o zaletach względnie usterkach obecnych zarządzeń, dotyczących dodatku za pracę przy budowie.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński.*

Załącznik

Uchwała

Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 1925 r. w sprawie specjalnego dodatku uzasadnionego szczególnemi właściwościami służby za pracę przy budowie dla urzędników technicznych resortu Robót Publicznych.

Na zasadzie art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1. Urzędnikom technicznym prowadzącym jedną lub więcej budowli w miejscu ich siedziby służbowej lub dojeżdżającym do budowli położonych poza miejscem zamieszkania, może przyznać Minister Robót Publicznych dodatki za pracę przy budowie w podanej poniżej w punktach obliczeniowych, miesięcznej wysokości, o ile suma kosztów wspomnianych budowli w ciągu jednorocznego okresu budowlanego wynosi przynajmniej 50 000 zł, a mianowicie:

dla urzędników	VI st. sł. . .	390 pkt.
„ „	VII „ „ . .	340 „
„ „	VIII „ „ . .	290 „
„ „	IX „ „ . .	270 „
„ „	X i XI „ „ . .	220 „

§ 2. Urzędnikom technicznym prowadzącym budowę we własnym zarządzie a) w miejscu zamieszkania lub b) poza niem, może przyznać Minister Robót Publicznych zwiększone dodatki wymienione w § 1 niniejszej uchwały ad a) o 30% zaś ad b) o 50%.

§ 3. Urzędnikom, pobierającym dodatki określone w §§ 1 i 2 niniejszej uchwały nie przysługują za podróże służbowe do miejsc budowy położonych w promieniu 3 km. od miejsca zamieszkania żadne należności. Urzędnikom dojeżdżającym do budowy odległej więcej niż 3 km., a pobierającym ten dodatek przysługują wyłącznie koszty podróży.

§ 4. Dodatki określone w §§ 1 i 2 przysługują tylko za ten czas, w którym budowa jest faktycznie prowadzoną, przyczem przerwy krótsze od dni 10-ciu nie będą brane w rachubę.

Do czasu prowadzenia budowy zalicza się również czas użyty na zakup względnie przygotowanie materjałów oraz na czynności związane z rozpoczęciem i wykończeniem budowy, o ile mają miejsce bezpośrednio przed przystąpieniem do robót, lub po ich wykonaniu.

§ 5. Minister Robót Publicznych może upoważnić urzędy II instancji do przyznawania dodatków w §§ 1 i 2 wymienionych.

§ 6. Dodatki wymienione w §§ 1 i 2 będą wypłacane z kredytów przewidzianych na dotyczące budowle w ratach miesięcznych zdołu.

§ 7. Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1925 r.

d) Rozporządzenia tyczące się finansowania dróg.

37. Upoważnienie Ministra Robót Publicznych Nr. XI.—717 z dnia 10 marca 1923 r. dane Wojewodzie Śląskiemu do wydawania decyzji i normowania opłat mytniczych na drogach i mostach na obszarze Województwa Śląskiego.

Do Pana Wojewody w Katowicach.

Na sprawozdanie z dnia 15 lutego b. r. L. 644/5 Ministerstwo R. P. upoważnia Pana Wojewodę do wydawania decyzji i normowania opłat mytniczych drogowych i mostowych na obszarze Województwa Śląskiego. Minister: (—) *Łopuszański.*

Uwaga. Upoważnienie powyższe wydane zostało na przedstawienie Wojewody Śląskiego Nr. I. 644/5 z dnia 15 lutego 1923 r. na zasadzie art. 2 Statutu Organicznego Województwa Śląskiego.

38. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XII.—489 z dnia 26 kwietnia 1923 r. w sprawie ustalenia warunków udzielania przez Ministerstwo Robót Publicznych pożyczek na cele drogowe.

Do Urzędów Wojewódzkich Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych Województw: Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego, Białostockiego, Krakowskiego, Lwowskiego, Stanisławowskiego, Tarnopolskiego, Wołyńskiego, Poleskiego i Nowogrodzkiego). — Do Urzędów Wojewódzkich (Wydziałów Robót Publicznych) w Poznaniu i Toruniu. — Do P. Delegata rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okr. Dyr. R. P.) w Wilnie.

Ministerstwo Robót Publicznych zawiadamia, że ze znajdującego się w jego dyspozycji na dz. II., § 12, poz. 10 tegorocznego budżetu M. R. P. drogowego funduszu pożyczkowego będą wydawane pożyczki za pośrednictwem Polskiego Banku Komunalnego w Warszawie (ulica Królewska Nr. 23) według następujących zasad.

1. Pożyczki wydawane będą wskazanym przez Ministerstwo Robót Publicznych (Departament drogowy) sejmikom powiatowym (w Małopolsce — radom powiatowym) na budowę, przebudowę, naprawę i utrzymanie publicznych dróg i mostów.

2. Pożyczki będą wydawane na przeciąg od jednego do dwunastu półroczy; pożyczka podlega spłacie w tylu równych ratach półrocznych, na ile półroczy została wydana; spłata pierwszej raty pożyczki winna nastąpić: przy podjęciu pożyczki w I połowie roku kalendarzowego w dniu 2 stycznia roku następnego, zaś przy podjęciu pożyczki w II połowie roku kalendarzowego w dniu 1 lipca roku następnego.

3. Pożyczki wypłacone będą jednorazowo, a nie ratami.

4. Związek samorządowy zaciągniętą w markach polskich pożyczkę winien będzie zwrócić w takiej sumie marek polskich, ażeby wysokość podniesionej pożyczki obliczona w złotych polskich w dniu otrzymania pożyczki była równa wysokości zwróconej pożyczki przeliczonej na złote polskie w dniu (dniach) jej spłaty. Przeliczenie ma-

rek na złote polskie odbywać się winno według kursu stosowanego dla 6%-ych złotych bonów skarbowych, względnie według ustanawianych przez Ministra Skarbu wartości złotego polskiego w markach polskich.

5. Pożyczki będą oprocentowane w stosunku 3% rocznie. Pierwsza rata procentowa będzie pobrana przez potrącenie jej z sumy wypłacanej pożyczki; następne zaś raty procentowe będą pobierane zgóry od całej pozostającej do spłaty sumy obliczonej każdorazowo z uwzględnieniem spadku lub wzrostu polskiej waluty markowej, t. j. przeliczanej na złote polskie, jak wskazano w p. 4.

6. Pożyczki będą wydawane po powzięciu przez związek samorządowej, prawomocnej uchwały o zaciągnięciu pożyczki ze wskazaniem jej przeznaczenia i po wystawieniu skryptu dłużnego:

a) ograniczającego swobodę dłużnika zbywania i obdłużania posiadanych nieruchomości bez zgody wierzyciela;
b) upoważniającego wierzyciela do pokrycia należności przez potrącenie ich z sum należnych dłużnikowi od rządu;
c) gwarantującego użycie pożyczki na właściwy cel oraz terminową spłatę pożyczki (według przepisów p. 2, 4 i 5) przez związek samorządowy całym jego majątkiem i dochodami;
d) zobowiązującego związek samorządowy, że w razie przedterminowej spłaty pożyczki zastosuje się on do aprobowanych przez Ministerstwo Robót Publicznych warunków, jakie będą wskazane mu przez Polski Bank Komunalny.

Ministerstwo poleca niniejsze podać niezwłocznie do wiadomości wszystkim wydziałom sejmików (rad) powiatowych z pouczeniem, że zainteresowane wydziały winny wystąpienia swe o przyznanie pożyczki wraz z odpisami odnośnych uchwał sejmiku (rady) skierowywać bezpośrednio do Polskiego Banku Komunalnego, a odpisy swych wystąpień przesyłać jednocześnie właściwemu urzędowi II inst. Ministerstwa Robót Publicznych (Okręgowej Dyrekcji R. P., Wydziałowi R. P.), który winien je niezwłocznie przesłać Ministerstwu R. P. (Departament drogowy) z własną opinją co do celowości wydania żądanej pożyczki, jej wysokości i terminu spłaty.

Minister: (—) *Łopuszański.*

39. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XII—560 z dnia 7 maja 1923 r. w sprawie podwyższenia stopy procentowej pożyczek udzielanych przez Ministerstwo Robót Publicznych na cele drogowe.

Do Urzędów Wojewódzkich Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych Województw: Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego, Białostockiego, Krakowskiego, Lwowskiego, Stanisławowskiego, Tarnopolskiego, Wołyńskiego, Poleskiego i Nowogródzkiego. — Do Urzędów Wojewódzkich (Wydziałów Robót Publicznych) w Poznaniu i Toruniu. — Do P. Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okr. Dyr. R. P.) w Wilnie.

Na żądanie Ministerstwa Skarbu Ministerstwo Robót Publicznych podwyższa stopę procentową pożyczek na cele drogowe, wyda-

wanych za pośrednictwem Polskiego Banku Komunalnego w Warszawie z kredytów dz. II, § 12, poz. 10 preliminarza budżetowego M. R. P. na b. r., z 3% do 5%.

Wobec tego pierwsze zdanie punktu 5 rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 26 kwietnia b. r., L. XII—489, do podległych urzędów II instancji w sprawie pożyczek na cele drogowe otrzymuje brzmienie następujące: „Pożyczki będą oprocentowane w stosunku 5% (pięć procent) rocznie".

Ministerstwo poleca niniejsze podać niezwłocznie do wiadomości wszystkim wydziałom sejmików (rad) powiatowych.

Minister: (—) *Łopuszański.*

40. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 28 lipca 1923 r. Nr. XII—1137 w sprawie używania przez związki samorządowe dotacji pożyczek uzyskanych na cele drogowe na inne cele.

Do Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego, Białostockiego, Krakowskiego, Lwowskiego, Stanisławowskiego, Tarnopolskiego, Wołyńskiego, Poleskiego i Nowogródzkiego. — Do Urzędów Wojewódzkich (Wydziałów Robót Publicznych) w Poznaniu i Toruniu. — Do P. Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okr. Dyrekcji R. P.) w Wilnie.

Ministerstwo Robót Publicznych poleca Dyrekcjom przestrzedz samorządy powiatowe, że pożyczki lub dotacje otrzymane przez nie na określone cele drogowe nie mogą być wydawane przez samorządy na inne cele i że nawet chwilowe używanie otrzymanych pożyczek lub dotacyj na inne cele, chociażby pokrewne, z powodu dewaluacji zmniejsza efekt pomocy Państwa okazanej na właściwy cel.

O ile będzie ujawnione używanie otrzymanych kredytów na niewłaściwe cele, Dyrekcje winny wstrzymać wypłacanie dalszych rat dotacyj i powiadomić o tem Ministerstwo.

Należy też niezwłocznie zawiadomić Ministerstwo Robót Publicznych o każdym stwierdzonym wypadku unieruchomienia przez samorządy otrzymanej za pośrednictwem Polskiego Banku Komunalnego pożyczki lub użycia jej na niewłaściwy cel.

Okólnik niniejszy należy podać do wiadomości wydziałów powiatowych.

Minister: w z. (—) *Rybczyński.*

41. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI—1055 z dnia 2 listopada 1923 r. wydany w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych w sprawie prowadzenia przez samorządy rachunkowości z gospodarki drogowej.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj lub Wydziałów Robót Publicznych).

Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych na zasadzie art. 9 Ustawy o budowie

i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 6/1921 r., poz. 32) zaleca prowadzić Związkom samorządowym od nowego okresu budżetowego (1924 r.) rachunkowość drogową w sposób następujący:

A. KSIĄŻKI RACHUNKOWE.

Każdy związek komunalny prowadzący gospodarkę drogową winien prowadzić następujące książki:

1) Dziennik kasowy drogowy;
2) Księgę dróg państwowych;
3) Księgę dróg samorządowych;
4) Księgę inwentarza drogowego oraz księgę materjałów. Księgę materjałów.

I. DZIENNIK KASOWY DROGOWY.

Związek Komunalny obowiązany jest na pobory i wydatki (wypłaty) drogowe założyć i prowadzić dziennik kasowy według wzoru „A". Na okładce tego dziennika należy zrobić napis: „Dziennik kasowy drogowy" i oznaczyć z wielu arkuszy składa się dziennik.

Wszystkie z jakiegokolwiek tytułu pochodzące dochody i wydatki na cel, związany z drogami muszą być do tego dziennika kasowego zapisane tego samego dnia, w którym pobór lub wypłata nastąpiła, na podstawie notowań w ogólnej księdze kasowej związku komunalnego.

Każda pozycja dochodu i wydatku powinna być oznaczona liczbą porządkową (artykułem) zapisaną w pierwszej kolumnie na ten cel przeznaczonej. Liczby porządkowe (artykuły) mają iść w cyfrowym porządku tak dla dochodu, jako też wydatków, począwszy od 1 stycznia do końca grudnia każdego roku.

Dalsze kolumny wzoru muszą być stosownie do ich przeznaczenia należycie wypełnione, mianowicie powinny zawierać datę poboru lub wypłaty, w kolumnie „przedmiot" imię i nazwisko płacącego lub pobierającego oraz krótką treść, a wreszcie kwotę.

Każdą stronę dziennika kasowego należy zesumować osobno w dochodach, a osobno w wydatkach i wynik cyfrowy tych kolumn wpisać w ostatniej linji każdej strony z dodaniem słowa: „do przeniesienia", a sumy te przenieść do pierwszej linji strony następnej wypisując przy nich słowa „z przeniesienia".

Zamknięcie dziennika kasowego.

Z końcem roku administracyjnego, t. j. dnia 31 grudnia każdego roku należy dziennik kasowy zamknąć, t. zn. zesumować wszystkie dochody i wydatki z całego roku.

Następnie należy sumę podpisać pod sumą dochodów i poniżej wykazać różnicę.

Dla rocznych sprawozdań należy od sumy ogólnej wydatków odjąć sumy wypłacane z kredytów roku ubiegłego, oraz dodać kwoty regulowane w roku następnym budżetowym.

Ażeby uwidocznić pozycje związane z kredytami roku ubiegłego, należy je wpisać do dziennika kasowego na początku każdego roku czerwonym atramentem, co znakomicie ułatwi orjentację i w ten sposób suma obrotowa zarówno i pozostałość będzie ścisłym wyrazem całokształtu rocznej gospodarki finansowej.

W ten sposób zamknięty dziennik kasowy winien być odesłany do wydziału powiatowego wraz z dokumentami kasowemi do kontroli. Dalsze dochody i wydatki na rachunek roku ubiegłego należy wpisywać już do nowego dziennika na rok bieżący.

Dokumenty kasowe.

Każdy dochód i wydatek zapisany w dzienniku kasowym powinien być należycie udokumentowany, mianowicie:

a) dochody znaczniejsze (z wyjątkiem pożyczek, dotacji względnie zaliczek otrzymanych z wydziału powiatowego) kontrakwitami stron interesowanych według wzoru „B";
b) wydatki — kwitami, rachunkami, ewentualnie listami płacy za wynagrodzeniem dziennem lub od wymiaru i tym podobnymi załącznikami.

Kwity, rachunki i t. p. względnie kontrakwity mają zawierać następujące szczegóły: kwotę w cyfrze i słowami wypłacić względnie pobrać się mającą, tytuł poboru lub wypłaty, lub za jaki czas, ilość sztuk, wymiar i cenę jednostkową kupionego, wzgl. sprzedanego przedmiotu, wreszcie datę i podpis strony i jej adres.

Jeżeli strona, kwit lub kontrakwit wystawić mająca pisać nie umie, w takim razie musi być wyraźnie na dotyczącym dokumencie kasowym zaznaczone, kto ją podpisał, a nadto wypłata należytości takiej stronie musi się odbyć w obecności dwóch świadków, którzy odnośny kwit jako świadkowie podpisać mają.

W razie, jeżeli pewien wydatek, usprawiedliwiony jednym dowodem (np. jedną listą płacy, jednym rachunkiem i t. p.), musiałby być częściowo odniesiony na drogi państwowe, a częściowo na drogi samorządowe, — na konto wydatków na drogi państwowe winna być wpisana ta część wydatku, jaka przypada na drogi państwowe, a do dowodów wydatków winien być dołączony dowód wydatków w oryginale z odnotowaniem, jaka część wydatku odniesiona jest na drogi państwowe, a do dowodów wydatków winien być dołączony dowód wydatków w oryginale z odnotowaniem, jaka część wydatku odniesiona jest na drogi państwowe, zaświadczony zaś odpis tego dowodu winien być dołączony do dowodów usprawiedliwiających wydatki na drogi samorządowe. Na każdym kwicie pieczątką „drogi państwowe" względnie „drogi samorządowe" winien być oznaczony cel uczynionego wydatku, względnie otrzymanego wpływu.

Dowody wydatków oddzielnie na drogi państwowe i na samorządowe powinny być przechowywane w odpowiednich segregatorach i przedstawiane na żądanie władz nadzorczych i kontrolujących.

Kwity i rachunki na wypłacone należytości powinny być w myśl odnośnych przepisów opatrzone znakami opłaty stemplowej.

II. KSIĘGA DRÓG PAŃSTWOWYCH.

Wydatki na ogólną administrację dróg w powiecie winny mieć osobne konto. Zaliczyć tu należy wydatki na utrzymanie inżyniera, techników, biura zarządu drogowego, wyłączyć jednak należy utrzymanie służby drogowej linjowej (dozorców, dróżników i t. p.).

Księga dróg państwowych winna być podzielona na ilość traktów znajdujących się w powiecie, prócz tego musi zawierać następujące konta: pensje służby linjowej, robocizny, pożyczek i dotacyj i t. d. według podziału jaki jest wymagany przez Min. Rob. Publ. dla sprawozdań rocznych z gospodarki drogowej.

Każdy dział odnośnego traktu winien posiadać konta oddzielne dla budowy, oddzielne dla konserwacji.

III. KSIĘGA DRÓG SAMORZĄDOWYCH.

Wydatki na ogólną administrację dróg w powiecie winny mieć osobne konto. Zaliczyć tu należy wydatki na utrzymanie inżynierów, techników biura zarządu drogowego, wyłączyć jednak należy utrzymanie służby drogowej linjowej (dozorców, dróżników i t. p.).

Księga dróg samorządowych winna być podzielona na działy: drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie, ponadto musi zawierać następujące konta: pensje służby linjowej, robocizna, pożyczki i dotacje i t. p. według podziału, jaki jest wymagany przez Min. Rob. Publ. dla sprawozdań rocznych z gospodarki drogowej.

Każdy dział odnośnego traktu winien posiadać konta oddzielne dla konserwacji.

IV. INWENTARZ DROGOWY I KSIĘGA MATERJAŁOWA.

Do inwentarza drogowego winny być wpisywane wszystkie posiadane oraz zakupione utensylja, narzędzia drogowe. Do księgi materjałowej — materjały z dokładnym oznaczeniem ceny, wzgl. wartości odnośnego przedmiotu i z oznaczeniem czasu i miejsca zużycia materjałów.

B. SPRAWOZDANIE.

Co do rachunkowści z budowy i utrzymania przez związki samorządowe dróg państwowych najpóźniej w półtora miesiąca po upływie roku budżetowego odnośnie do przychodów, a po upływie okresu ulgowego odnośnie do wydatków związki samorządowe administrujące drogami państwowemi winny przedstawiać do Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych, wzgl. Wydziałów Robót Publicznych) roczne sprawozdania z gospodarki na drogach państwowych.

Sprawozdania te winny zawierać: a) sprawozdanie rachunkowe i b) sprawozdanie techniczne.

Sprawozdanie rachunkowe przedstawiane być powinno w formie wykazu a) dochodu i b) wykazu wydatków na drogi państwowe w okresie sprawozdawczym.

Wykaz wydatków powinien obejmować wszystkie wydatki sprawozdawczego okresu budżetowego wraz z okresem ulgowym z wykazaniem, jakie wydatki poczyniono w okresie budżetowym, jakie w okresie ulgowym, stosownie do wymagań art. 79 przepisów rachunkowo kasowych.

W wykazie wydatków winny być podane sumy wypłacone podług poszczególnych dowodów wydatków ze wskazaniem komu i za co je wypłacono, wydatki oddzielne dla każdego traktu winny być zgrupowane podług podziału (na administrację, materjały, robociznę i t. d.), jaki jest ustalony dla sprawozdań rocznych z gospodarki drogowej.

Forma sprawozdań technicznych ustalona jest zarządzeniem Ministerstwa Robót Publicznych zdnia 27 grudnia Nr. XII—1270/22 r.

Zarówno wykazy wydatków jak sprawozdania techniczne winny być podpisane przez przewodniczącego wydziału sejmiku wojewódzkiego, powiatowego lub zarządu miejskiego i kierownika odnośnego zarządu drogowego.

Co do rachunkowości budowy i utrzymania dróg i mostów samorządowych: wojewódzkich, powiatowych i gminnych:

Związki samorządowe wojewódzkie, względnie powiatowe winny przedstawiać Urzędom Wojewódzkim (Dyrekcjom wzgl. Wydziałom Robót Publicznych) roczne sprawozdania co do budowy i utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych w terminach i podług schematów, wskazanych w rozporządzeniu Min. Rob. Publ. Nr. XII—1270 z dnia 27 grudnia 1922 r.

Przedstawianie wykazów wydatków na drogi samorządowe za ubiegły okres budżetowy, jakie są żądane od związków samorządowych co do wydatków na budowę i utrzymanie dróg państwowych (p. p. 1), nie jest wymagane.

Minister (—) *Łopuszański*

Załącznik „A"

Artykuł dziennika i Nr. dok umentu	Data	PRZEDMIOT	Dochód Złotych	Wydatki Złotych
		Do przeniesienia:		

Załącznik „B".

KONTRAKWIT

Na kwotę ..... zł słowami .....,
którą podpisany tytułem ..... do Kasy Wydziału Powiatowego Sejmiku ..... w dniu dzisiejszym złożył.

Podpis:

....., dnia ..... 192—— r.

42. Okólnik Ministra Robót Publicznych Nr. XII—76 z dnia 7 lutego 1924 r. w sprawie środków na budowę i utrzymanie dróg samorządowych z dołączeniem wzorów statutów o specjalnych opłatach drogowych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych i Wydziałów Robót Publicznych) oraz do Delegata Rządu w Wilnie (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Wilnie). — Do Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie.

Ustawa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r., poz. 32) oraz Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94/1923 r., poz. 747) w połączeniu dają możność uzyskania dla celów gospodarki drogowej odpowiednich funduszów w wysokościach, które uchwały związków samorządowych mogą przystosować do rzeczywistych potrzeb miejscowych.

W celu ułatwienia związkom komunalnym wyzyskania źródeł środków na cele gospodarki drogowej Ministerstwo Robót Publicznych przypomina, że na zasadzie wyżej wymienionych ustaw związki samorządowe mogą mieć do dyspozycji następujące kategorje dla celów gospodarki drogowej:

I. *Opłaty z tytułu art. 24 Ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r.*: są to opłaty wytnicze w razach wyjątkowych zezwalane oraz t. zw. opłaty kopytkowe, pobierane przy wjeździe do miast i opłaty na przewozach rzecznych.

II. Opłaty od posiadaczy automobilów i wehikułów ciężarowych za używanie dróg i ulic z tytułu art. 27 ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

III. *Dopłaty z powodu szczególnych korzyści uzyskanych z powodu budowy i utrzymania dróg (t. zw. dopłaty adjacentów) oraz z powodu nadmiernego niszczenia dróg* z tytułu art. 23 Ustawy drogowej (obacz. art. 31 i 32 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych).

IV. *Ogólne fundusze samorządowe, przeznaczone na cele gospodarki drogowej w budżecie związków samorządowych oraz pożyczki i zapomogi rządowe* z tytułu art. 19, 20, 21 i 22 Ustawy drogowej i art. 2—26 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu funduszów komunalnych.

V. *Specjalne opłaty drogowe (podatek drogowy)* z tytułu art. 19 ustawy drogowej i art. 30 i 42 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

Nadto Krajowym Związkom Komunalnym i Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu służy, w myśl art. 32 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych, prawo żądania od gmin miejskich i powiatowych Związków Komunalnych dopłat za korzyści z dróg utrzymywanych przez Krajowe Związki Komunalne i Tym-

czasowy Wydział Samorządowy, przyczem Ustawa wcale nie żąda, aby te korzyści były szczególnemi.

Z powyższych kategoryj środków na cele drogowe *pierwsza kategorja* daje stosunkowo niewielkie wpływy, zresztą, co się tyczy opłat mytniczych, może być w wyjątkowych razach stosowana. *Druga kategorja* naogół również nie daje poważnych wpływów. *Trzecia kategorja* może dać pewne dochody zwłaszcza na budowę dróg. Rozporządzenie wykonawcze do art. 23 Ustawy drogowej unormuje w ogólnych zarysach zasady ustalania dopłat na cele drogowe. *Czwarta kategorja* — nie wymagająca bliższego objaśnienia, stanowi w pewnych związkach samorządowych wystarczające źródło dla pokrycia wydatków na cele gospodarki drogowej. Jeżeli jednak źródło to łącznie z powyżej wymienionemi nie wystarcza na pokrycie wydatków drogowych, niezbędne jest zastosowanie *piątej kategorji* źródeł na pokrycie wydatków drogowych w postaci *specjalnych opłat drogowych (podatków drogowych)*, które na zasadzie art. 19 Ustawy drogowej i art. 42 Ustawy o tymczasowem uregulowaniu funduszów komunalnych mogą być *stosowane we wszystkich dzielnicach* bez jakichkolwiek ograniczeń co do wysokości sum. *Specjalne opłaty drogowe (podatki drogowe)* dać mogą wystarczające wpływy na cele gospodarki drogowej oraz na dopłaty wyżej wymienione na rzecz Krajowych Związków Komunalnych i Tymczasowego Wydziału Samorządowego.

Ministerstwo Robót Publicznych po porozumieniu się z Ministerstwem Skarbu i Ministerstwem Spraw Wewnętrznych zwraca jednak uwagę Związków Komunalnych na wszystkie wyżej wymienione źródła dochodów na cele gospodarki drogowej.

Aby ułatwić związkom komunalnym pobranie specjalnych opłat drogowych wraz z dopłatami adjacentów, załącza się do niniejszego okólnika opracowane przez Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Ministerstwem Robót Publicznych dwa wzory statutu — jeden dla gmin wiejskich, miast niewydzielonych i powiatowych związków komunalnych, drugi dla miast wydzielonych.

Okólnik niniejszy należy niezwłocznie podać do wiadomości związków samorządowych miejskich i wiejskich, krajowych i powiatowych związków komunalnych oraz Tymczasowego Wydziału Samorządowego, aby miały możność wykorzystać powyższe źródła jeszcze w roku bieżącym.

Nadmienia się, że wzory statutu o specjalnych opłatach drogowych, dołączane do niniejszego okólnika, zastępują wzór statutu, dołączony do okólnika Nr. XII—537/1922 r. wystosowanego do Urzędów Wojewódzkich położonych na terenie b. zaboru rosyjskiego.

Oprócz tego 1 egzemplarz okólnika i statutu należy przesłać do Wydziału samorządowego w Urzędzie Wojewódzkim.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

Załącznik I.

I. WZÓR STATUTU O SPECJALNYCH OPŁATACH DROGOWYCH.

Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r., poz. 32) i art. 42 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747) sejmik powiatu . . . . . (rada gminna w . . . . . , rada miejska w . . . . .) na posiedzeniu w dniu . . . . . 192 . r. uchwalił następujący statut w przedmiocie poboru specjalnych opłat na budowę i utrzymanie dróg w powiecie (w gminie wiejskiej, w gminie miejskiej) na zasadach następujących:

Art. 1. Koszta budowy i utrzymania dróg w powiecie (w gminie wiejskiej, w gminie miejskiej), preliminowane według budżetu na r. 192 . (dodatkowego budżetu) w sumie . . . . . franków złotych, rozkłada się w obrębie powiatu (gminy wiejskiej, gminy miejskiej):

1. na hektary (morgi, dziesięciny) naturalne gruntów, stanowiących:
   a) role, łąki, sady i ogrody, licząc po . . . . . franków złotych 1 ha (morgę, dziesięcinę) naturalny,
   b) lasy i wody zarybione, przyjmując jako wartość 1 ha (morgi, dziesięciny) . . . . . % wartości wymienionej pod a),
   c) pastwiska, przyjmując jako wartość 1 ha (morgi, dziesięciny) . . . . . % wartości wymienionej pod a),
   d) inne grunta i wody niezarybione, przyjmując jako wartość 1 ha (morgi, dziesięciny) . . . . . % wartości wymienionej pod a).*)

2. na budynki, przyczem jako równoważnik 1 ha (morgi, dziesięciny) naturalnego gruntów, zaliczonych do kategorji 1 a) przyjmuje się sumę . . . . . franków złotych według ostatniego szacunku asekuracyjnego albo . . . . . krotny iloczyn ostatnio wymierzonego podatku od nieruchomości (budynków).

3. Na przedsiębiorstwa, podlegające państwowemu podatkowi przemysłowemu, przyczem jako równoważnik 1 ha, (morgi, dziesięciny) naturalnego gruntów, zaliczonych do kategorji 1 a), przyjmuje się sumę . . . . . franków złotych ceny świadectwa przemysłowego na r. 192 . określonej w dołączonej tabeli do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 134, poz. 1112).

Do rozkładu miarodajne są stosunki z dnia 1 stycznia 1924 r.

Art. 2. Przy rozkładaniu sumy kosztów budowy i utrzymania dróg nie wchodzą w rachubę:

---

*) W obrębie każdej kategorji może nastąpić stopniowanie w zależności od dobroci.

a) budowle ściśle związane z prowadzeniem gospodarstwa rolnego i służące jego potrzebom (stodoły, stajnie, obory, chlewy),

b) poza obszarem gmin miejskich domy mieszkalne niedochodowe, zajmowane tylko przez właściciela, jego rodzinę i służbę,

c) grunty, budynki, zakłady i przedsiębiorstwa należące do związków komunalnych,

d) grunty i budynki związków wyznaniowych,

e) przedsiębiorstwa należące do Państwa.

Przedmioty wyżej pod a)—e) wymienione są wolne od specjalnej opłaty drogowej.

Art. 3. O ile wymienione w punkcie 2, art. 1 dane do ustalenia równoważnika dla budynków nie są do dyspozycji, równoważnik w stosunku 1 hektara morgi, dziesięciny naturalnej określi komisja na podstawie szacunku budynku. Komisja ta składa się z . . . . . członków wybranych z pośród płatników przez sejmik powiatowy (radę gminną, radę miejską) z przewodniczącym wydziału powiatowego (prezydentem, burmistrzem, wójtem) względnie z osobą przez niego wyznaczoną na czele. Do ważności działania i uchwał komisji wystarczy obecność 2 członków i przewodniczącego.

Art. 4. Opłata podwyższa się o dopłatę . . . . . %-ową dla właścicieli gruntów, budynków, przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych położonych wzdłuż . . . . . następujących dróg: . . . . . .

Rozkładu dokonywuje Wydział Powiatowy (zarząd gminy wiejskiej, zarząd gminy miejskiej), przyczem przysługują mu prawa, określone w art. 44 z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

Art. 6. O wysokości przypadającej z rozkładu opłaty (art. 1) zostanie płatnik zawiadomiony wezwaniem płatniczem. Opłatę łącznie z dopłatą uiścić należy w 2 równych ratach: 15 kwietnia i 15 października 1924 r.

Art. 7. Płatnicy winni uiścić bez wezwania w ciągu dni 14-tu po ogłoszeniu niniejszego statutu zaliczkę:

a) Na poczet specjalnej opłaty drogowej, wypadającej z rozkładu na grunta (art. 1 liczba 1) w wysokości . . . . % pierwszej raty państwowego podatku gruntowego (w b. dzielnicy rosyjskiej głównego i dodatkowego) na rok 192 . ;

b) na poczet specjalnej opłaty drogowej, wypadającej z rozkładu na przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe (art. 1, liczba 3), w wysokości . . . . % ceny świadectwa przemysłowego na rok 192 . (art. 1 liczba 3), z wyjątkiem przedsiębiorstw wyszczególnionych w ustępie drugim art. 6 ustawy z dnia 14 maja 1923 r. w przedmiocie państwowego podatku przemysłowego (Dz. U. R. P .Nr. 58, poz. 412), przy

których zaliczka wynosić ma . . . . . % ceny świadectwa przemysłowego na rok 1924 (art. 1 liczba 3).*)

Art. 8. Przeciwko wezwaniu płatniczemu wolno (w b. dzielnicy rosyjskiej i austrjackiej) wnieść odwołanie w terminie i w trybie, wskazanym art. 48 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747); (w b. dzielnicy pruskiej) założyć środki prawne w terminie i w trybie wskazanym w ustawach o pociąganiu płatników do uiszczania danin komunalnych, co jednak nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia opłaty.

Art. 9. Nieuiszczenie opłaty we właściwym terminie pociąga za sobą obowiązek zapłaty kar za zwłokę w wysokości 2% miesięcznie oraz kosztów egzekucyjnych, określonych ustawą z dnia 9 marca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 189).

Art. 10. Winni wykroczeń przeciwko postanowieniom niniejszego statutu podlegają karze porządkowej 345,9 franków złotych, o ile nie zachodzi przestępstwo karalne według art. 62—66 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

Art. 11. Specjalne opłaty drogowe, wymierzone na podstawie niniejszego statutu nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, budynków, handlu i przemysłu.

Art. 12. Przepisy wykonawcze wyda Wydział Powiatowy (zarząd gminy wiejskiej, zarząd gminy miejskiej).

Art. 13. Wydział Powiatowy (zarząd gminy, lub miasta) obowiązany jest wyjednać u władzy nadzwyczajnej zatwierdzenie niniejszego statutu. Przytem mają zastosowanie przepisy zawarte w art. 38—41 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747). Pod warunkiem zatwierdzenia statut niniejszy wchodzi w życie z dniem uchwalenia go.

Art. 14. Statut zatwierdzony winien być ogłoszony w sposób w miejscu przyjęty.

Załącznik 2.

II. WZÓR STATUTU O SPECJALNYCH OPŁATACH DROGOWYCH.

Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r., poz. 32) i art. 42 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747) Rada miejska w . . . . . na posiedzeniu w dniu . . . . . 192 . roku

*) O ile uchwalone zaliczki na rzecz powiatowych związków komunalnych i gminy (wiejskiej, miejskiej) miałyby przenosić łącznie 100% pierwszej raty państwowego podatku gruntowego (w b. dzielnicy rosyjskiej głównego i dodatkowego) a 25% względnie 10% ceny świadectwa przemysłowego na r. 192 ., statut nie zostanie zatwierdzony.

uchwaliła następujący statut w przedmiocie poboru opłat specjalnych na budowę i utrzymanie dróg w mieście na zasadach następujących:

Art. 1. Koszta budowy i utrzymania dróg w mieście, preliminowane według budżetu na rok 192 . (dodatkowego budżetu) w sumie . . . . . franków złotych, rozkłada się w obrębie miasta:

a) na grunty według .....krotnego iloczynu państwowego podatku gruntowego, a o ile podatkowi temu nie podlegają według ..... iloczynu komunalnego podatku gruntowego;
b) na budynki według ostatniego szacunku asekuracyjnego;
c) na przedsiębiorstwa podlegające państwowemu podatkowi przemysłowemu według .....krotnego iloczynu ceny świadectwa przemysłowego na rok 1924, określonej w dołączonej tabeli do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 grudnia 1923 roku (Dz. U. R. P. Nr. 134, poz. 1112). *)

Do rozkładu miarodajne są stosunki z dnia 1 stycznia 1924 r.

Art. 2. Przy rozkładzie sumy kosztów budowy i utrzymania dróg nie wchodzą w rachubę:

a) przedsiębiorstwa, należące do państwa;
b) grunty, budynki, zakłady i przedsiębiorstwa należące do związków komunalnych;
c) grunty i budynki związków wyznaniowych.

Przedmioty wyżej pod a) do c) wymienione są wolne od specjalnej opłaty drogowej.

Art. 3. O ile wymienione w art. 1 lit. b) dane nie są do dyspozycji, określi je komisja na podstawie szacunku.

Komisja ta składa się z członków wybranych wśród płatników przez radę miejską pod przewodnictwem prezydenta (burmistrza) lub osoby, którą on wyznaczy. Do ważności działania i uchwał komisji wystarczy obecność dwóch członków i przewodniczącego.

Art. 4. Opłata podwyższa się o dopłatę .....%-wą dla właścicieli gruntów, budynków, przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, położonych . . . . . wzdłuż następujących dróg (ulic) . . . . . .

Art. 5. Rozkładu dokonywuje magistrat, przyczem przysługują mu prawa, określone w art. 44 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

Art. 6. O wysokości przypadającej z rozkładu opłaty (art. 1) i dopłaty (art. 4) zostanie płatnik zawiadomiony wezwaniem płatniczem. Opłatę łącznie z dopłatą uiścić należy w 2 równych ratach: 15 kwietnia i 15 października 1924 r.

Art. 7. Płatnicy winni uiścić bez wezwania w ciągu dni 14 po ogłoszeniu niniejszego statutu zaliczkę:

---

*) Przedsiębiorstwa mogą być różniczkowane w zależności od wysokości obrotu, ilości pracowników i t. p. cech zasadniczych.

a) na poczet specjalnej opłaty drogowej, wypadającej z rozkładu na grunta (art. 1 lit. a), w wysokości .....% pierwszej raty państwowego podatku gruntowego (w b. dzielnicy rosyjskiej głównego i dodatkowego na rok 192 ;

b) na poczet specjalnej opłaty drogowej, wypadającej z rozkładu na przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe (art. 1 lit. c) w wysokości .....% ceny świadectwa przemysłowego na rok 192 ., z wyjątkiem przedsiębiorstw wyszczególnionych w ustępie drugim art. 6 ustawy z dnia 14 maja 1923 r. w przedmiocie państwowego podatku przemysłowego (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 412), przy których zaliczka wynosić ma .....% ceny świadectwa przemysłowego na rok 192 . *)

Art. 8. Przeciwko wezwaniu płatniczemu (w b. dzielnicy rosyjskiej i austrjackiej) wolno wnieść odwołanie w terminie i w trybie wskazanym w art. 48 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. P. R. P. Nr. 94, poz. 747), (w b. dzielnicy pruskiej) założyć środki prawne w terminie i w trybie wskazanym w ustawach o pociąganiu płatników do uiszczenia danin komunalnych, co jednak nie wsrzymuje obowiązku uiszczenia opłaty.

Art. 9. Nie uiszczenie opłaty we właściwym terminie pociąga za sobą obowiązek zapłaty kar za zwłokę w wysokości 2% miesięcznie oraz kosztów egzekucyjnych określonych ustawą z dnia 9 marca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 189).

Art. 10. Winni przekroczeń przeciwko postanowieniom niniejszego statutu podlegają karze porządkowej 345,9 franków złotych, o ile nie zachodzi przestępstwo, karalne według art. 62—66 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

Art. 11. Specjalne opłaty drogowe, wymierzone na podstawie niniejszego statutu, nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu, ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, budynków, handlu i przemysłu.

Art. 12. Przepisy wykonawcze wyda Magistrat.

Art. 13. Magistrat obowiązany jest wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie statutu. Przytem mają zastosowanie przepisy zawarte w art. 38—41 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747). Pod warunkiem zatwierdzenia statutu, statut niniejszy wchodzi w życie z dniem uchwalenia go.

Art. 14. Statut winien być ogłoszony w sposób w miejscu przyjęty.

---

*) O ile uchwalona zaliczka na rzecz gminy miejskiej miałaby przenosić 100% pierwszej raty państwowego podatku gruntowego, względnie komunalnego, a 25% — wzgl. 10% ceny świadectw przemysłowego na 192 . r., statut nie zostanie zatwierdzony.

43. Rozporządzenie II Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 marca 1924 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w celu wykonania ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

(Dz. U. R. P. Nr. 31/1924 r., poz. 317, wyjątki.)

Na podstawie art. 77 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747) zarządza się co następuje:

. . . . . .

Do art. 5 ustawy.

§ 4. Dla ustalenia, które związki komunalne są uprawnione do poboru podatku od kopalń, decydującym momentem jest miejsce wydobycia minerału na powierzchnię (urządzenia, wzgl. przynależności kopalń).

Związki komunalne, z pod których terenu wydobywa się minerał, o ile nie posiadają na swym obszarze urządzeń, wzgl. przynależności kopalń, nie mają prawa poboru tego podatku.

Maksymalna wysokość podatku na rzecz gminy miejskiej, wydzielonej z pow. zw. kom., lub na rzecz powiatowego związku komunalnego i gminy miejskiej, nie wydzielonej z pow. zw. kom., wzgl. gminy wiejskiej nie może przekroczyć 1% ceny wzgl. wartości sprzedażnej minerału.

Jeżeli powiatowy związek komunalny i gmina wiejska, uchwali pobór podatku od kopalń, to wymiar i pobór tego podatku przeprowadzi wydział powiatowy, który kwotę przypadającą z tego tytułu gminie miejskiej wzgl. wiejskiej wypłaci w umówionym przez te związki terminie.

W razie niewprowadzenia przez którykolwiek z uprawnionych związków komunalnych podatku od kopalń, — pozostałe uprawnione związki komunalne mogą pobierać ten podatek do wysokości 1% ceny wzgl. wartości sprzedażnej minerału wyłącznie na rzecz swoją.

Postanowienia ust. 5 art. 5 dotyczą wypadku, gdy miejsce wydobycia minerału na powierzchnię (urządzenia, wzgl. przynależności kopalń) znajdują się na obszarach dwóch gmin wzgl. dwóch powiatów.

Wpływy z podatku od kopalń winny być użyte przez związki komunalne wyłącznie na inwestycje; w następstwie tego obowiązane są związki komunalne uwidocznić w budżecie odpowiednie wydatki na cele inwestycyjne. Po upływie okresu budżetowego winny związki komunalne przedłożyć władzy nadzorczej, która statut podatkowy zatwierdziła, wyczerpujące sprawozdanie, poparte cyfrowemi danemi, w przedmiocie właściwego użycia wpływów z podatku od kopalń.

. . . . . .

Do art. 21 ustawy.

Podatki inwestycyjne mogą być pobierane w wyjątkowych wypadkach, t. zn. tylko w tych wypadkach, których potrzeba dokonania inwestycji powstaje wskutek nieprzewidzianych okoliczności,

wzgl. siły wyższe i których przeprowadzenie jest nieodzowne ze względu na interes publiczny (np. epidemja, pożar, powódź i t. p.).

Podatki te winny być ustanowione na każdy ściśle określony cel inwestycyjny w jednakowej stawce w stosunku do wszystkich podatków dopuszczonych ustawą z dnia 11 sierpnia 1923 r., z wyjątkiem wymienionych w art. 5 i 10 ustawy.

Do uchwał w przedmiocie poboru podatków inwestycyjnych winny być dołączone oprócz materjałów finansowych, wymaganych przy przedstawieniu władzy nadzorczej do zatwierdzenia innych uchwał, kosztorys robót i plan ich wykonania z oznaczeniem terminu uskutecznienia robót i poboru podatku.

. . . . . .

Do art. 27 i 30 ustawy.

Związki komunalne winny pobierać opłatę za używanie utrzymywanych przez nie komunalnych urządzeń i zakładów dobra publicznego; wyjątek stanowią opłaty za naukę w szkołach samorządowych, które nie mogą być pobierane, co nie wyklucza jednak prawa związków komunalnych pobierania od stron opłat celem pokrycia wydatków na utensylja i pomoce szkolne.

Opłaty za używanie komunalnych urządzeń i zakładów dobra publicznego winny być wymierzane według istotnej miary używania danego urządzenia i zakładu dobra publicznego, w braku zaś możności ścisłego ustalenia — według prawdopodobnej miary używania.

W szczególności:

Opłaty drogowe od wozów mogą być wymierzane według ilości sił mechanicznych lub według tonażu siły nośnej, samochodów ciężarowych i innych wozów ciężarowych.

. . . . . .

Do art. 31 ustawy.

Uiszczenie opłat za używanie komunalnych urządzeń i zakładów dobra publicznego nie wyklucza obowiązku uiszczania specjalnych dopłat, gdy zachodzą warunki, określone w art. 31 ustawy.

Uchwała w przedmiocie pobierania specjalnych dopłat winna określić w jakim stopniu wydatki na założenie i utrzymanie urządzeń i zakładów dobra publicznego mają być pokryte z dopłat, oraz zasady dla ustalenia szczególnych korzyści gospodarczych lub udogodnień, dających podstawę do pobrania specjalnej dopłaty od właścicieli nieruchomości (gruntów i budynków), jak również od przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych.

Rozkładu tej sumy dokonuje zarząd związku komunalnego po wysłuchaniu opinji komisji, której skład określa reprezentacja związku komunalnego z tem jednak, iż połowa członków komisji winna być powołana z grona płatników specjalnej dopłaty.

O uchwale zawiadamia się płatników w ten sposób, że uchwałę wraz z projektem, kosztorysem i planem pokrycia kosztów wykłada się do wglądu w biurze zarządu związku komunalnego na jeden mie-

siąc. O dniu wyłożenia i okresie wglądu należy ogłosić publicznie w sposób w danej miejscowości przyjęty, zaznaczając, że termin do wnoszenia odwołań kończy się z upływem okresu wyznaczonego do wglądu w uchwałę.

Do art. 32 ustawy.

Obowiązek uiszczania specjalnych dopłat krajowym związkom komunalnym w byłej dzielnicy pruskiej i Tymczasowemu Wydziałowi Samorządowemu we Lwowie nie jest zależny od uzyskania przez gminy miejskie i powiatowe związki komunalne szczególnych korzyści gospodarczych wzgl. udogodnień z urządeń i zakładów dobra publicznego; wystarczy gdy z tych urządzeń i zakładów gminy miejskie i powiatowe związki komunalne osiągają normalne korzyści i udogodnienia.

Natomiast osoby, wymienione w art. 31, są obowiązane do specjalnych dopłat na rzecz krajowych związków komunalnych w byłej dzielnicy pruskiej i Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie za szczególne korzyści i udogodnienia osiągane z urządzeń i zakładów dobra publicznego tych związków.

44. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 2 lipca 1924 r. Nr. XII—451 w sprawie stosowania statutu o specjalnych opłatach drogowych.

W odpowiedzi na sprawozdanie Urzędu Wojew. (Okr. Dyrekcji R. P.) w Kielcach z dnia 31 maja r. b. Nr. II—1321 Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, co następuje.

Przy wyszukiwaniu źródeł na pokrycie wydatków drogowych mają związki samorządowe swobodę wyboru z pośród pięciu kategorji wyliczonych w okólniku z dnia 7 lutego r. b. Nr. XII—76. Jako ogólna dyrektywa jest w tymże okólniku polecone stosowanie specjalnych opłat drogowych (podatku drogowego) dopiero w tych wypadkach, gdy wszystkie poprzednio wymienione źródła dchodowe nie wystarczają na pokrycie wydatków drogowych.

Dołączony do powyższego okólnika wzór statutu przewiduje stosowanie łącznie specjalnych opłat i dopłat za szczególne korzyści od nieruchomości i przedsiębiorstw położonych w pasach przydrożnych (t. zw. adjacentów). O ile więc zapadnie uchwała pobierania oprócz opłat drogowych również i dopłat od adjacentów winna być ogólna suma wydatków drogowych preliminowanych na terenie danego związku samorządowego rozłożona na poszczególne kategorje objektów podatkowych na zasadach art. 1 i 4 wzorowego statutu.

Przykład poniższy wyjaśnia sposób przeprowadzenia odnośnych obliczeń.

Kwota ogólna kosztów preliminowanych na budowę i utrzymanie w danym roku dróg samorządowych w pewnym powiecie wynosi K złotych.

Związek powiatowy uchwala następujące zasady rozkładu tej kwoty:

Stosunek wartości do jednego morga ról, łąk, sadów i ogrodów:

1) jednego morga lasów i wód zarybionych (sztuczne rybołóstwo) a%
2) jednego morga pastwiska b%
3) innych gruntów i wód niezarybionych c%
4) równoważnik ostatniego szacunku asekuracyjnego dla budynków w stosunku do 1 morga roli p zł
5) takiż równoważnik ceny świadectwa przemysłowego dla przedsiębiorstw na dany rok q zł
6) podwyższenie opłat dla nieruchomości i przedsiębiorstw położonych w pasach przydróżnych o szerokości 2 km. z obu stron dróg powiatowych 25%
7) to samo dla dalszych pasów o szerokości 2 km. 15%
8) przypuszczalny niedobór przy poborze opłat 10%

Na podstawie powyższych dowolnie uchwalonych zasad i następujących faktycznych danych, jako to:

1) ogólnej powierzchni ról, łąk, sadów i ogrodów w powiecie R
2) d-tto lasów i wód zarybionych L
3) d-tto pastwisk P
4) d-tto innych gruntów i wód niezarybionych J
5) powierzchni gruntów powyższych kategorji położonych odpowiednio w pierwszych pasach przydrożnych:

$$R_I,\ L_I,\ {}_IP_I \text{ i } J_I$$

i w następnych pasach:

$$R_{II},\ L_{II},\ P_{II} \text{ i } J_{II},$$

6) Ogólnej sumy ostatniego szacunku: asekuracyjnego w powiecie A zł
7) Sumy takiegoż szacunku dla budynków położonych w pasach przydrożnych A_I i A_{II} zł.
8) Ogólnej sumy cen świadectw przemysłowych na dany rok w powiecie S (zł)
9) Sumy cen świadectw dla przedsiębiorstw w pasach przydrożnych S_I i S_{II}.

łąki, sadu lub ogrodu, a następnie z odpowiedniego równoważnika innych objektów podatkowych, według wzoru:

$$\left[R + \frac{a}{100} \cdot L + \frac{b}{100} \cdot P + \frac{c}{100} \cdot J + (R_I + \frac{a}{100} \cdot L_I + \frac{b}{100} \cdot P_I + \frac{c}{100} \cdot J_I) \cdot 0{,}25 + \right.$$

$$+ (R_{II} + \frac{a}{100} \cdot L_{II} + \frac{b}{100} \cdot P_{II} + \frac{c}{100} \cdot J_{II}) \cdot 0.15 + \frac{A}{p} + \frac{A_I}{p} \cdot 0.25 +$$

$$\left. + \frac{A_{II}}{p} \cdot 0.15 + \frac{S}{q} + \frac{S_I}{q} \cdot 0.25 + \frac{S_{II}}{q} \cdot 0.15 \right] \cdot X = 1{,}1\ K.$$

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

45. Wyjaśnienie Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie specjalnych dopłat drogowych z dnia 12 lutego 1925 r. Nr. XII—51.

Do Urzędu Wojewódzkiego Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Łodzi.

W odpowiedzi na sprawozdanie z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 93/D zawierające rozpatrywanie, że uchwały sejmików powiatowych o nakładaniu opłat z art. 23 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z roku 1921 Nr. 6 poz. 32) nie podlegają zatwierdzeniu z powodu braku rozporządzenia wykonawczego do tego artykułu Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśnia, iż zapatrywanie to jest błędne, gdyż wymiar opłat tych może być dokonywany mimo tego że rozporządzenie wykonawcze do art. 23 wymienionej ustawy drogowej nie zostało dotychczas wydane. Należy tylko mieć na uwadze że wobec postanowień art. 42 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747) uchwały dotyczące mają być zatwierdzane nie przez Ministerstwo Robót Publicznych, lecz przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.

Oprócz opłat za nadmierne zużycie, które mogą być pobierane na mocy art. 23 wymienionej ustawy z dnia 10. XII. 1920 r., winny być pobierane na rzecz dróg samorządowych dopłaty z tytułu szczególnych korzyści — na mocy art. 31 Ustawy z dnia 11. VIII. 1923 r., na zasadach § 19 Rozporządzenia II Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31, p. 317). Również i na drogach państwowych winny być pobierane dopłaty za nadmierne zużycie tymczasowo na podstawie art. 23 ustawy drogowej w obecnej tegoż redakcji.

Wysokość dopłaty za nadmierne zużycie drogi winna być określona przez właściwy zarząd drogowy na podstawie porównania ilości, rodzaju ruchu spowodowanego przez dane przedsiębiorstwo z ilością i rodzajem ogólnego ruchu na odcinku drogi z którego odnośne przedsiębiorstwo stale lub czasowo korzysta.

Przy tem winny być udwzględnione okoliczności wpływające na zużycie nawierzchni, jako to: ładunek wozu, szerokość obręczy kół, pora roku, w której odbywa się masowy przewóz itp.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

46. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Nr. S Z 2870/25 z dnia 22 kwietnia 1925 r. w sprawie zmiany statutu wzorowego o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych.

Do wszystkich Panów Wojewodów (z wyjątkiem P. Wojewody Śląskiego) i do Pana Delegata Rządu w Wilnie.

Reskryptem Minsterstwa Robót Publicznych z dn. 7. II. 1924 r. Nr. XII—76 rozesłany został do wszystkich Urzędów Wojewódzkich i do Pana Delegata w Wilnie wzór statutu o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych, który związkom komunalnym służyć miał za podstawę przy uchwalaniu statutów celem wprowadzenia wymienionych opłat i dopłat na rzecz tychże związków.

Powyższy wzór statutu został obecnie zmieniony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych i Ministerstwem Skarbu.

W załączeniu przesyła Ministerstwo Spraw Wewnętrznych jeden egzemplarz zmienionego wzoru statutu o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych do wiadomośsi Pana Wojewody (Pana Delegata Rządu) oraz celem:

1) niezwłocznego podania niniejszego wzoru statutu do wiadomości wszystkim podległym Panu związków komunalnych i

2) zawiadomienie tychże związków, iż niniejszy wzór statutu zastępuje wzór statutu, rozesłany okólnikiem Minist. Robót Publicznych z dn. 7/II—1924 r. Nr. XII—76.

Jednocześnie zarządza się co następuje:

a) statuty opłat specjalnych i dopłat drogowych związki komunalne powinny uchwalać począwszy od dnia otrzymania niniejszego wzoru statutu wedle tegoż wzoru,

b) przedłożone przez związki komunalne Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i dotąd niezałatwionestatuty opłat specjalnych i dopłat drogowych zatwierdzane będą z zastrzeżeniem dostosowania ich brzmienia do brzmienia niniejszego wzoru statutu,

c) zatwierdzone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych na podstawie dotychczas obowiązującego statutu wzorowego statuty o poborze przez związki komunalne w roku bieżącym opłat specjalnych i dopłat drogowych pozostają zasadniczo w mocy; Ministerstwo Spraw Wewnętrznych upoważnia jednak związki komunalne do dostosowania brzmienia takich statutów do brzmienia niniejszego statutu wzorowego — przy równoczesnem zawiadomieniu o tem

w drodze służbowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, zaleca zaś takie dostosowanie specjalnie w przypadkach jeżeli związek komunalny nie przystąpił jeszcze do poboru opłat specjalnych i dopłat drogowych na podstawie statutu, uchwalonego i zatwierdzonego wedle dotychczasowego statutu wzorowego.

Minister: *Ratajski.*

Załącznik

WZÓR STATUTU O OPŁATACH SPECJALNYCH I DOPŁATACH DROGOWYCH NA RZECZ

. . . . . .

Zgodnie z art. 19 i 23 ustawy z dn. 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 6 poz. 32 z r. 1921) i art. 31 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymcz. uregul. fin. komun. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747) . . . . . : na posiedzeniu w dniu . . . . . uchwalił niniejszy statut w sprawie poboru opłat specjalnych i dopłat na budowę i utrzymanie dróg o następującym brzmieniu:

§ 1. Łączna suma, przewidziana w budżecie na rok . . . na utrzymanie dróg w kwocie . . . . . zł i na budowę dróg w kwocie . . . . . zł, pomniejszona o kwotę . . zł, stanowiącą dotację (ze skarbu Państwa, związku komunalnego wyższego rzędu), oraz o kwotę . . . . . zł, osiągniętą z dodatkowych opłat i dopłat (§2 statutu), podlega podziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w stosunku do przypadającego na każdego z nich:

1) zasadniczego państwowego podatku gruntowego, względnie w b. zaborze pruskim państwowego dodatku do komunalnego podatku gruntowego, a w b. zaborze rosyjskim również w stosunku do przypadającego samoistnego komunalnego podatku od gruntów państwowych,

2) państwowego podatku przemysłowego uiszczonego przez nabycie świadect przemysłowych i kart rejestracyjnych,

3) państwowego podatku od nieruchomości.

U w a g a: Podział przypadającej do rozdziału ogólnej sumy powyższej pomiędzy poszczególnych podatników, przeprowadza się w ten sposób, że iloraz, otrzymany z podzielenia tejże ogólnej sumy przez sumę podatków państwowych, opłacanych w danym związku komunalnym z gruntów przemysłu i handlu oraz z nieruchomości (budynków), mnoży się przez sumy przypadające na poszczególnych płatników podatków od gruntów, od nieruchomości (budynków) oraz od przemysłu i handlu.

§ 2. Niezależnie od opłaty, przewidzianej w § 1 statutu, obowiązani są uiścić:

I. Zużywający nadmiernie drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa — dodatkową opłatę w łącznej sumie . . . . . zł.

Uwaga: Suma ta, o ile nie nastąpi ugoda w myśl art. 23 ustawy drogowej — podlega rozdziałowi w sposób przewidziany w art. 31 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr.94, poz. 747) i w § 19 rozporządzenia z dnia 18 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 317).

II. Właściciele wzgl. posiadacze gruntów, budynków oraz przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, położonych w pasie przydrożnym o szerokości 4 km. po obu stronach dróg (utrzymywanych przez dany związek komunalny) dodatkową opłatę w łącznej sumie . . . . . zł.

Uwaga: Suma ta nie może przekraczać 20% kwoty, podlegającej rozdziałowi w myśl § 1 statutu i winna być rozdzielona na poszczególnych płatników w sposób przewidziany w § 1 statutu z tem jednakże zastrzeżeniem, że za podstawę do rozdziału służy ta część podatku, którą płatnik uiszcza z objektów, położonych w pasie przydrożnym.

§ 3. Rozkładu dokonywa Zarząd związku komunalnego, przyczem przysługują mu prawa, określone w art. 44 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

§ 4. O wysokości przypadającej z rozkładu opłaty (par. 1) i dopłaty (§ 2) zostanie płatnik zawiadomiony wezwaniem płatniczem. Opłatę łącznie z dopłatą uiścić należy w dwóch równych ratach, płatnych . . . . . (terminy płatności rat określa organ uchwalający związku komunalnego).

§ 5. przeciwko wezwaniu płatniczemu wolno wnieść odwołanie w terminie i trybie wskazanym w art. 48 ustawy z dnia 11-go sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747), a w b. dzielnicy pruskiej w terminie i w trybie przewidzianym w § 69 i następnych ustawy o daninach komunalnych z dnia 14 lipca 1893 r., co jednak nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia opłaty.

Nieuiszczenie opłaty we właściwym terminie pociąga za sobą obowiązek zapłaty odsetek i kar za zwłokę oraz kosztów egzekucyjnych, określonych ustawą z dnia 31 lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 721).

§ 6. Winni wykroczeń przeciwko postanowieniom niniejszego statutu, podlegają karze porządkowej do wysokości 345.9 zł, o ile nie zachodzi przestępstwo karalne według art. art. 62—66 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

§ 7. Opłaty specjalne i dopłaty drogowe, wymierzone na podstawie niniejszego statutu, nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu, ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, budynków, handla i przemysłu.

§ 8. Przepisy wykonawcze wyda zarząd związku komunaln.

§ 9. Zarząd związku komunalnego obowiązany jest wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie niniejszego statutu.

§ 10. Statut zatwierdzony winien być ogłoszony w sposób w miejscu przyjęty.

e) Przepisy tyczące się kar i grzywien.

47. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 maja 1923 r w sprawie podwyższenia grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 54/1923 r., poz. 378.)

Na mocy art. 23 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Określony w art. 21 i 22 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) najwyższy wymiar grzywien podwyższa się w art. 21 ze stu tysięcy na miljon marek, a w art. 22 z dziesięciu tysięcy na sto tysięcy marek.

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

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

Prezes Rady Ministrów: *W. Sikorski.*
Minister Robót Publicznych: *Łopuszański.*

48. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 października 1923 r. w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych określonych w przepisach karnych, karno-administracyjnych i niektórych skarbowych, oraz w przepisach porządkowych i dyscyplinarnych.

(Dz. U. R. P. N. 109/1923 r., poz. 858.)

Na zasadzie art. 4 i 5 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 704), art. 8 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) tudzież art. 5 i 6 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 722) zarządza się co następuje:

§ 1. Podwyższa się dziesięć tysięcy razy najniższe i najwyższe granice grzywien (kar pieniężnych) i grzywny (kary pieniężne) oznaczone kwotą stałą przewidziane w przepisach karno-sądowych, obowiązujących w b. dzielnicy austrjackiej i ogłoszonych po 31 grudnia 1918 r. a przed 1 stycznia 1920 r.

Przewidziane w tych przepisach kwoty, od których jest zawisła kwalifikacja przestępstw, podwyższa się pięć tysięcy razy.

Przepisy niniejszego paragrafu stosuje się odpowiednio do przepisów karnych obowiązujących w województwach: poznańskiem

i pomorskiem i w górnośląskiej części Województwa Śląskiego, ogłoszonych po 8 stycznia 1919 r. a przed 1 stycznia 1920 r.

§ 2. W ustawie o zwalczaniu lichwy wojennej z dnia 2 lipca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 449) w brzmieniu ustawy z 5 sierpnia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 618) podwyższa się najwyższą granicę grzywien dwustokrotnie, kwoty zaś od których zawisła kwalifikacja czynu dwudziestokrotnie.

§ 3. Najniższe i najwyższe granice grzywien (kar pieniężnych) i grzywny (kary pieniężne) oznaczone kwotą stałą, oraz kwoty od których zawisła kwalifikacja przestępstwa, przewidziane w innych przepisach karno-sądowych ogłoszonych w jakiejkolwiek dzielnicy po 31 grudnia 1919 r., podwyższa się jak następuje:

a) w przepisach ogłoszonych w roku 1920 stokrotnie;
b) w przepisach ogłoszonych w roku 1921 pięćdziesięciokrotnie;
c) w przepisach ogłoszonych w roku 1922 dwudziestokrotnie;
d) w przepisach ogłoszonych w pierwszej połowie roku 1923 pięciokrotnie.

§ 4. Przepisy §§ 1, 2 i 3 stosuje się odpowiednio do postanowień karnych, których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych oraz do wykroczeń dyscyplinarnych i porządkowych.

W województwach: poznańskiem i pomorskiem i górnośląskiej części Województwa Śląskiego § 1 i § 3 stosują się odpowiednio odnośnie do oznaczonych w nich okresów czasu do grzywień i innych przedmiotów, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721).

§ 5. W ustawach i rozporządzeniach obowiązujących w b. dzielnicy rosyjskiej ogłoszonych przed 31 grudnia 1919 r., których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych, najwyższe i najniższe granice grzywien (kar pieniężnych) tudzież grzywny (kary pieniężne) oznaczone kwotą stałą w markach polskich podwyższa się dziesięć tysięcy razy, zaś oznaczone w rublach zastępuje się taką samą ilością marek polskich pomnożoną przez dwadzieścia tysięcy.

To samo stosuje się odpowiednio do wykroczeń porządkowych i dyscyplinarnych.

§ 6. W ustawach i rozporządzeniach obowiązujących w b. dzielnicy austrjackiej ogłoszonych przed 31 grudnia 1918 r. których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych, najwyższe i najniższe granice grzywien (kar pieniężnych), grzywny (kary pieniężne) w kwotach stałych, tudzież granice, do których władza administracyjna może wydać osąd karny, nałożyć odszkodowanie, a straż zaprzysiężona sama oszacować wyrządzoną szkodę — znaczone w koronach zastępuje się taką samą liczbą marek polskich pomnożoną przez dziesięć tysięcy, zaś oznaczone w złotych reńskich taką samą liczbą marek polskich, pomnożoną przez dwadzieścia tysięcy.

To samo stosuje się odpowiednio do wykroczeń porządkowych i dyscyplinarnych.

§ 7. Jeśli kwota pieniężna przewidziana w pewnym przepisie została zmieniona późniejszym przepisem szczegółowym, należy za podstawę zastosowania podwyżki przyjąć kwotę ustanowioną w późniejszym przepisie i czas jego ogłoszenia.

Jeśli w pewnym przepisie kwotę pieniężną wyrażono tylko w markach niemieckich, należy je zastąpić taką samą ilością marek polskich, jeśli zaś ją wyrażono w złotych polskich, podwójną ilością marek polskich, — a następnie zastosować podwyżkę wskazaną w niniejszem rozporządzeniu.

§ 8. W art. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 595) w miejsce kwoty „3000 mkp." wstępuje kwota „10000 mkp." w art. 2 tej ustawy oznaczone tam kwoty „30000 marek" podwyższa się na „100000 marek", zaś kwotę „7500 mk." na „30000 mk.", wreszcie w art. 3 tej ustawy oznaczoną tam kwotę „50000 mk." podwyższa się na „100000 marek", a kwotę „150000 marek" na „300000 marek".

§ 9. O ile niniejsze rozporządzenie dotyczy postanowień, których przekroczenie przekazane jest właściwości władz administracyjnych, obejmuje ono także te postanowienia, których przekroczenie choćby niewyłącznie należy do orzecznictwa tych władz.

§ 10. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie także do postanowień, których przekroczenie jest przekazane choćby niewyłącznie orzecznictwu administracyjnych władz skarbowych (w b. dzielnicy austrjackiej także sądów skarbowych) a zawartych w ustawach i rozporządzeniach o podatkach od spożycia, zużycia względnie produkcji, o monopolach państwowych, o obrocie towarowym z zagranicą i w ustawach celnych.

§ 11. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do postanowień, co do których przepisy szczególne przyznają upoważnienie wprowadzenia zmian w kwotach pieniężnych innej władzy niż Rada Ministrów.

Przepisy niniejszego rozporządzenia nie dotyczą zmian w kwotach pieniężnych określonych w art. 1—3 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 704), w art. 1—7 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) i w art. 1—4 ustawy z dnia 11 sierpnia1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 722).

§ 12. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych i Skarbu.

§ 13. Postanowienia niniejszego rozporządzenia wchodzą w życie z dniem 1 listopada 1923 r.; nie stosują się one do przestępstw popełnionych przed wejściem w życie tego rozporządzenia.

Prezes Rady Ministrów: *Witos.*
Minister Sprawiedliwości: *St. Nowodworski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Kiernik*
Minister Skarbu: *W. Kucharski.*

49. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 roku w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych określonych w przepisach karnych, karno-administracyjnych i niektórych skarbowych oraz w przepisach porządkowych i dyscyplinarnych, tudzież w przedmiocie zastosowania złotego (franka złotego) do obliczania niektórych z tych kwot.

(Dz. U. R. P. Nr. 9/1924 r., poz. 89.)

Na zasadzie art. 4 i 5 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 704), art. 8 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721), art. 5 i 6 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 722), tudzież art. 5, 6, 7, 8, 9 ustawy z dnia 6 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044) i rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 64) zarządza się co następuje:

§ 1. Kwoty pieniężne ustalone ustawami z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 704, Nr. 92, poz. 721 i Nr. 92, poz. 722) oraz rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 22 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 109, poz. 858) i z dnia 17 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 135, poz. 1121) zmienia się w sposób wskazany w następujących paragrafach, przyjmując zarazem na podstawę obliczenia złoty równy frankowi złotemu dla tych kwot pieniężnych, do których mają zastosowanie art. 1 i 9 cz. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044) i art. 1 cz. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 64).

I.

ZMIANY STAWEK PIENIĘŻNYCH W PRZEPISACH OGŁOSZONYCH PRZED 1 STYCZNIA 1920 ROKU.

A. Postanowienia dla b. dzielnicy rosyjskiej.

§ 2. Art. 70 ustawy z dnia 25 lutego 1921 r. w przedmiocie zmian w ustawodawstwie karnem obowiązującem w b. zaborze rosyjskim (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 169) otrzymuje brzmienie następujące:

„Grzywny, kary pieniężne i należytości przewidziane w kodeksie karnym i w ustawach karnych szczególnych, tudzież w ustawie postępowania karnego, określać należy w wyrokach i decyzjach w markach polskich, w złotych zaś wówczas, jeśli wedle postanowień niniejszego artykułu lub wedle innych przepisów w złotych lub frankach złotych są oznaczone lub mają być obliczone.

W ustawach tych ogłoszonych przed 1 stycznia 1920 roku:

1) podwyższa się dwieście pięćdziesiąt tysięcy razy kwoty, od których jest zawisła kwalifikacja przestępstwa;

2) wysokość kaucji kasacyjnych oznacza się jednolicie na 50 złotych;

3) grzywny i kary pieniężne oznaczone w ustawie w określonej liczbowo kwocie pieniężnej, tudzież najniższą i najwyższą granicę kwot pieniężnych wymienionych w art. 59 k k., oznacza się w ten

sposób, że kwoty określone w rublach zastępuje się podwójną liczbą złotych, określone zaś w markach lub złotych polskich taką samą liczbą złotych;

4) należytości przewidziane w ustawie postępowania karnego oznacza się jak następuje: w art. 199 na pół złotego, w art. 985 na jeden złoty."

Grzywny i kary pieniężne, które wymierza się wedle wartości przedmiotu, lub wysokości szkody, lub wysokości nieprawnej korzyści (zysku), albo wedle ich wielokrotności, należy obliczyć na podstawie wartości przedmiotu, lub wysokości szkody, lub wysokości nieprawnej korzyści (zysku) przerachowanych na złote (§ 27).

§ 3. Wymienioną w art. 71 ustawy z dnia 25 lutego 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 169) kwotę pieniężną ustala się na „250 miljonów mk.".

§ 4. W § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 1921 r. w przedmiocie przepisów karno-sądowych na ziemiach przynależnych do Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umowy o preliminaryjnym pokoju i rozejmie podpisanej w Rydze dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 37, poz. 223) w miejsce kwoty dotychczasowej wstępuje kwota „200 złotych".

§ 5. W art. 180^4 u. p. k. w miejsce kwoty dotychczasowej wstępuje kwota „50 złotych".

§ 6. Postanowienia § 2 część 3 ust. 1 i 3 i część ostatnia stosuje się odpowiednio do postanowień karnych, których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych (§§ 23, 24).

To samo stosuje się do wykroczeń porządkowych i dyscyplinarnych.

B. Postanowienia dla b. dzielnicy austrjackiej.

§ 7. Powszechną ustawę karną, obowiązującą w b. dzielnicy austrjackiej z dnia 27 maja 1852 r. zmienia się jak następuje:

a) w §§ 85 a, 173, 183, 200 w miejsce kwoty sto miljonów mk. wstępuje kwota „dwieście miljonów marek";

b) w §§ 174.II, 175.II, 176.II, 181 w miejsce kwoty dwadzieścia pięć miljonów marek wstępuje kwota „pięćdziesiąt miljonów marek";

c) w §§ 100, 179, 184, 203 w miejsce kwoty jednego miljarda marek wstępuje kwota „dwu miljardów marek";

d) w § 182 w miejsce kwoty pięćset miljonów marek wstępuje kwota „jednego miljarda marek";

e) w § 186b w miejsce kwoty sto miljonów marek wstępuje kwota „dwieście miljonów marek"; a w § 186c w miejsce kwoty dwadzieścia pięć miljonów marek kwota „pięćdziesiąt miljonów marek";

f) w § 221 w miejsce kwoty sto miljonów marek wstępuje kwota „dwieście złotych";

g) w § 522 w miejsce kwot od dziesięciu miljonów, do dwu miljardów marek wstępują kwoty „od dwudziestu do pięciu tysięcy złotych";

h) w § 532 w miejscu kwoty pięćdziesiąt miljonów, względnie dwieście miljonów marek wstępują kwoty „sto złotych", względnie „czterysta złotych".

§ 8. W § 1 ustawy z dnia 25 maja 1883 r. (austrj. Dz. U. P. Nr. 78) o przepisach karnych przeciwko udaremnieniu egzekucji w miejsce kwoty sto miljonów marek wstępuje kwota „dwieście miljonów marek".

§ 9. Ustęp 1 art. 2 ustawy z dnia 16 marca 1920 r. w przedmiocie zmiany niektórych postanowień ustaw karnych obowiązujących w b. zaborze austrjackim (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 158) otrzymuje brzmienie następujące:

„Najniższą i najwyższą granicę grzywien, przewidzianych w powszechnej ustawie karnej, w ustawach o postępowaniu karnem i w ustawach karnych dodatkowych ogłoszonych przed 1 stycznia 1920 r., tudzież grzywny oznaczane w tych ustawach kwotą stałą w koronach, markach lub złotych polskich zastępuje się taką samą liczbą złotych, oznaczone zaś w złotych reńskich podwójną liczbą złotych".

Przepis części ostatniej § 2 ma odpowiednie zastosowanie.

§ 10. Postanowienia paragrafu poprzedniego stosuje się odpowiednio zamiast przepisów § 1 ust. 1 i 2, § 4 ust. 1 i § 6 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 109, poz. 858) i odnośnych przepisów rozporządzenia z dnia 17 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 135, poz. 1121) do postanowień karnych, których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych (§§ 23, 24) oraz także do granic grzywien, do których władza administracyjna może wydać osąd karny lub jest właściwą do ich nakładania tudzież do granic, do których władza administracyjna może nałożyć odszkodowanie, a straż zaprzysiężona sama szacować wyrządzoną szkodę; natomiast granice wartości przedmiotu lub wysokości szkody albo nieprawnej korzyści (zysku), od których zawisła kwalifikacja czynu lub właściwość władz administracyjnych do ich osądzenia, podwyższa się w ten sposób, że kwoty oznaczone w koronach zastępuje się taką samą liczbą marek polskich pomnożoną przez jeden miljon, zaś oznaczone w złotych reńskich taką samą liczbą marek polskich pomnożoną przez dwa miljony.

To samo stosuje się odpowiednio do wykroczeń porządkowych i dyscyplinarnych.

Do stawek przewidzianych w ustawach wymienionych w art. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 595) ma zastosowanie § 21 niniejszego rozporządzenia.

C. Postanowienia dla województw: poznańskiego, pomorskiego i górnośląskiej części Województwa Śląskiego.

§ 11. Art. 1 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) otrzymuje brzmienie następujące:

„Grzywny (jako środki karne, karno-administracyjne, dyscyplinarne, porządkowe, sądowo i administracyjno-egzekucyjne), na-

wiązki i wynagrodne, granice upoważnień organów władz administracyjnych do zagrażania grzywnami lub nakładania grzywien w drodze administracyjnej, tudzież granice upoważnień organów władzy dyscyplinarnej do nakładania grzywien w drodze dyscyplinarnej (porządkowej) zawarte w ustawach i rozporządzeniach ogłoszonych przed dniem 1 stycznia 1920 r. oznacza się w stosunku do kwoty pierwotnej w ten sposób, że marki niemieckie, marki polskie i złote polskie zastępuje się taką samą liczbą złotych".

Postanowienia powyższe stosuje się w szczególności także zamiast przepisów § 1 ust. 3 i § 4 ust. 2 (o ile ten paragraf dotyczy § 1 ust. 3) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 109, poz. 858) i odnośnych przepisów rozporządzenia z dnia 17 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 135, poz. 1121).

Przepis części ostatniej § 2 ma odpowiednie zastosowanie.

§ 12. W niemieckim kodeksie karnym z dnia 15 maja 1871 r. (Dz. U. Rzeszy z r. 1876 str. 40) wprowadza się następujące zmiany w kwotach pieniężnych:

1. Ustępy 2 i 3 § 1 otrzymują brzmienie następujące:

„Czyn zagrożony osadzeniem w twierdzy do pięciu lat, więzieniem, albo grzywną powyżej stu pięćdziesięciu złotych jest występkiem.

Czyn zagrożony aresztem lub grzywną do stu pięćdziesięciu złotych jest wykroczeniem."

2. Ustęp 1 § 27 otrzymuje brzmienie następujące:

„Niniejszy wymiar grzywny przy zbrodniach i występkach wynosi trzy złote, przy wykroczeniach jeden złoty."

3. Ustęp 2 § 28 otrzymuje brzmienie następujące:

„Jeżeli za występek grozi grzywna wyłącznie albo na pierwszem miejscu, albo do wyboru obok aresztu,wówczas można grzywnę zamienić na areszt, o ile nałożona grzywna nie przekracza sześciuset złotych, a zastępująca ją kara na wolności sześciu tygodni".

4. Ustęp 1 § 29 otrzymuje brzmienie następujące:

„W razie zamiany grzywny, nałożonej z powodu zbrodni lub występku, należy za równą jednodniowej karze na wolności uważać sumę od trzech do piętnastu złotych, w razie zaś zamiany grzywny, nałożonej z powodu wykroczenia, sumę od jednego do piętnastu złotych".

5. W § 29a wprowadzonych artykułem 2 L. 6. ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) słowa „aż do wysokości pięciuset miljonów marek polskich" zastępuje się słowami „aż do wysokości tysiąca złotych".

6. W § 29b wprowadzonym artykułem 2 L. 6 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) słowa „aż do trzech miljardów marek polskich", zastępuje się słowami „aż do sześciu tysięcy złotych".

7. Liczby 4, 5 i 6 ustępu 1 § 70 otrzymują brzmienie następujące:

„4. Osadzenie w twierdzy albo w więzieniu od dwóch do pięciu lat albo grzywnę powyżej sześciu tysięcy złotych, w dziesięciu latach.

5. Osadzenie w twierdzy albo w więzieniu do dwóch lat lub grzywnę powyżej stu pięćdziesięciu do sześciu tysięcy złotych, w pięciu latach;

6. Areszt lub grzywnę do stu pięćdziesięciu złotych, w dwóch latach"

§ 13. Ustęp 2 § 13 pruskiej ustawy o kradzieżach leśnych z dnia 15 kwietnia 1878 r. (Zb. Ust. str. 222) otrzymuje brzmienie następujące:

„Kwotę jednego do pięciu złotych należy uważać za równą jednodniowej karze więzienia".

§ 14. W § 6 pruskiej ustawy o policji polnej i leśnej z dnia 1 kwietnia 1880 r. (Zb. Ust. str. 230) wstępuje w miejsce kwoty dotychczasowej — kwota dziesięciu miljonów marek polskich.

§ 15. W niemieckiej ustawie o ustroju sądownictwa z dnia 27 stycznia 1877 r. (Dz. U. Rz. str. 41) wstępuje w miejsce kwot dotychczasowych:

1. w § 27 L. 2 kwoty sześćset złotych;

2. w § 27 L. 4, 5, 6 i 7 oraz w § 28 — kwota stopięćdziesiąt miljonów marek polskich.

§ 16. Kwotę grzywny, którą sądy powiatowe (pokoju) mogą wymierzyć mandatem karnym (§ 447 ustawy o postępowaniu karnem), oznacza się na sto pięćdziesiąt złotych; izby karne mogą wymierzać grzywny mandatem karnym bez ograniczenia co do wysokości.

§ 17. W zdaniu 1 ustępu 3 § 1 pruskiej ustawy o wydawaniu policyjnych rozporządzeń karnych z powodu wykroczeń z dnia 23 kwietnia 1883 r. (Zb. Ust. str. 65) wstępuje w miejsce kwoty dotychczasowej kwota trzydziestu złotych.

II.

POSTANOWIENIE DLA WSZYSTKICH B. DZIELNIC W PRZEDMIOCIE ZMIANY STAWEK PIENIĘŻNYCH W PRZEPISACH OGŁOSZONYCH PO DNIU 31 GRUDNIA 1919 R.

§ 18. W ustawie o zwalczaniu lichwy wojennej z dnia 2 lipca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 449) w brzmieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 618) najniższe i najwyższe granice grzywien zmienia się w ten sposób, że w miejsce kwot pierwotnych ustalonych, ustawami z dnia 2 lipca 1920 r. i 5 sierpnia 1922 r. wstępuje taka liczba złotych, jaka wypadnie z podziału tych kwot przez sto; kwoty pieniężne zaś, od których zawisła kwalifikacja czynu podwyższa się w walucie markowej dwa tysiące razy w stosunku do kwot pierwotnych, ustalonych powyższemi ustawami.

§ 19. Najniższe i najwyższe granice grzywien (kar pieniężnych) i grzywny oznaczone kwotą stałą, oraz granice grzywien, od

których zawisła kwalifikacja przestępstwa, właściwość sądu lub upoważnienie sądów do wydawania nakazów karnych (osądów), przewidziane w innych przepisach karno-sądowych, obowiązujących w jakiejkolwiek dzielnicy, a ogłoszonych po 31 grudnia 1919 r. ustala się w ten sposób, że w miejsce kwot pierwotnych lub podwyższonych przepisem szczególnym (§ 25) wstępuje taka liczba złotych, jaka wypadnie z podziału tych kwot marek polskich:

a) w przepisach ogłoszonych w r. 1920 przez sto;
b) w przepisach ogłoszonych w r. 1921 przez dwieście;
c) w przepisach ogłoszonych w r. 1922 przez pięćset;
d) w przepisach ogłoszonych w r. 1923 przez dwa tysiące.

Marki niemieckie przelicza się na złote na tych samych zasadach; złote polskie i franki zastępuje się taką samą ilością złotych (§ 27).

Przepis części ostatniej § 2 ma odpowiednie zastosowanie.

§ 20. Kwoty pieniężne, wyrażające granice wartości przedmiotu, lub wysokości szkody, albo nieprawnej korzyści (zysku), od których zawisła kwalifikacja czynu lub właściwość sądu, przewidziane w przepisach karno-sądowych obowiązujących w jakiejkolwiek dzielnicy, a ogłoszonych po 31 grudnia 1919 r. podwyższa się w stosunku do kwot pierwotnych lub podwyższonych przepisem szczególnym (§ 25) jak następuje:

a) w przepisach ogłoszonych w r. 1920 dziesięć tysięcy razy;
b) w przepisach ogłoszonych w r. 1921 pięć tysięcy razy;
c) w przepisach ogłoszonych w r. 1922 dwa tysiące razy;
d) w przepisach ogłoszonych w r. 1923 pięćset razy.

Jeśli w pewnym przepisie kwotę pieniężną wyrażono tylko w markach niemieckich należy je zastąpić taką samą ilością marek polskich, jeśli zaś ją wyrażono w złotych polskich podwójną ilością marek polskich — a następnie stosować podwyżkę wskazaną niniejszym paragrafem.

§ 21. W art. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 595) w miejsce kwoty „3.000 mkp.", podwyższonej rozporządzeniem z dnia 22 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 109, poz. 858) i z dnia 17 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 135, poz. 1121) do kwoty 500.000 mkp. wstępuje kwota „1 złoty", a w art. 2 tej ustawy w miejsce kwot „30.000 marek" podwyższonych powyższemi rozporządzeniami do 5.000.000 marek, wstępuje kwota „10 złotych", zaś w miejsce kwoty 7.500 mk., podwyższonej do 1,500.000 mk. kwota „5 złotych"; wreszcie w art. 3 tej ustawy oznaczoną tam kwotę „50.000 marek", podwyższoną powyższemi rozporządzeniami do 5,000.000 marek, zastępuje się kwotą „10 złotych", a kwotę „150.000 marek", podwyższoną do 15,000.000 marek — kwotą „30 złotych".

§ 22. Postanowienia § 18, 19 i 20 stosuje się odpowiednio do postanowień karnych, których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych (§§ 23, 24), a nieobjętych paragrafem poprzednim.

To samo stosuje się odpowiednio do wykroczeń porządkowych i dyscyplinarnych.

W województwach: poznańskiem i pomorskiem i górnośląskiej części Województwa Śląskiego § 19 i § 20 stosują się odpowiednio odnośnie do oznaczonych w nich okresów czasu do grzywien i innych przedmiotów wymienionych w § 11 niniejszego rozporządzenia.

III.

ZAKRES ZASTOSOWANIA POSTANOWIEŃ ZAWARTYCH W ROZDZIAŁACH I i II.

§ 23. O ile niniejsze rozporządzenie dotyczy postanowień, których przekroczenie przekazane jest orzecznictwu władz administracyjnych, obejmuje ono także te postanowienia, których przekroczenie choćby niewyłącznie należy do orzecznictwa tych władz.

§ 24. Do postanowień, których przekroczenie jest przekazane choćby niewyłącznie orzecznictwu administracyjnych władz skarbowych (w b. dzielnicy austrjackiej także sądów skarbowych) przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie o tyle, o ile chodzi o postanowienia zawarte w ustawach i rozporządzeniach o podatkach od spożycia, zużycia, względnie produkcji, o monopolach państwowych, o obrocie towarowym z zagranicą i w ustawach celnych.

§ 25. Jeżeli kwota pieniężna przewidziana w pewnym przepisie została zmieniona późniejszym przepisem szczególnym, należy za podstawę zastosowania przeliczenia przyjąć kwotę ustanowioną w późniejszym przepisie i czas jego ogłoszenia, o ile z poszczególnych postanowień niniejszego rozporządzenia nie wynika, że za podstawę zastosowania zmiany należy przyjąć przepis pierwotny lub wogóle wcześniejszy.

Za podstawę przeliczenia kwot zawartych w rozporządzeniach Generalnego Komisarza Ziem Wschodnich, wymienionych w dekrecie Naczelnego Dowódcy Wojskowego Litwy Środkowej z dnia 29 września 1921 r. Nr. 371 Dz. U. T. K. R. Nr. 33 (43) z r. 1921 nie należy brać podwyżek ustanowionych tym dekretem i czasu jego ogłoszenia, lecz kwoty ustanowione w pierwotnych przepisach i czas ich ogłoszenia.

§ 26. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do postanowień, co do których przepisy szczególne przyznają upoważnienie wprowadzenia zmian w kwotach pieniężnych innej władzy niż Rada Ministrów.

IV.

SZCZEGÓŁOWE POSTANOWIENIA O ZASTOSOWANIU ZŁOTEGO DO WYMIERZANIA GRZYWIEN ORAZ DO PRZELICZANIA GRZYWIEN ZALEGŁYCH I BIEŻĄCYCH, TUDZIEŻ POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE.

§ 27. Złoty jest równy frankowi złotemu (art. 2 i 3 ust. z dnia 6. XII. 1923 r. i art. 2 rozp. Prezydenta Rzeczyposp. z dn. 20. I. 1924 r.)

W wyrokach, decyzjach i innych orzeczeniach, skazujących na grzywny (kary pieniężne), sądy i władze administracyjne będą je

oznaczały wyłącznie w złotych. To samo stosuje się w województwach: poznańskiem i pomorskiem i w górnośląskiej części Województwa Śląskiego do przyznanej nawiązki i wynagrodnego (§ 11).

W razie zezwolenia na spłatę grzywny ratami należy za podstawę oznaczenia spłat ratalnych przyjąć złote lub ich części.

§ 28. Grzywny (kary pieniężne) wyrażone w złotych, nie mniej oznaczone w nich kaucje kasacyjne i należytości (§ 2 cz. 3 ust. 2 i 4) będą opłacone w markach polskich według wartości franka złotego w dniu uiszczenia. To samo stosuje się odpowiednio do nawiązek i wynagrodnego (§§ 27 i 11).

Jeśli z przeliczenia należnej sumy złotych na marki polskie dokonanego przy wpłacie należności wyniknie suma marek polskich niepodzielna przez dziesięć tysięcy, a zarazem cztery ostatnie cyfry tworzą liczbę 5.000 lub więcej, to zaokrągla się ją wzwyż do kwoty podzielnej przez dziesięć tysięcy; jeśli ostatnio cztery cyfry tworzą liczbę niższą niż 5.000 to cyfry te zastępuje się zerami.

§ 29. Grzywny (kary pieniężne) orzeczone w markach polskich, które były już wykonalne przed dniem 1 stycznia 1924 r., a do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia nie zostały uiszczone, należy przeliczyć na złote wedle wartości franka złotego w dniu 1 stycznia 1924 r.

Grzywny (kary pieniężne) nieuiszczone do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a nałożone w markach polskich orzeczeniami, które przed dniem 1 stycznia 1924 r. ni estały się wykonalnemi, lub orzeczeniami wydanemi po 31 grudnia 1923 r., należy — o ile nie ma zastosowania przepis § 31 L. 1 lub § 32 — przeliczyć na złote według wartości franka złotego w dniu, w którym orzeczenie stało się wykonalnem.

Postanowienia powyższe stosuje się odpowiednio do niespłaconej części grzywny (kary pieniężnej).

Jeżeli przy przeliczeniu według powyższych przepisów wyniknie kwota złotych więcej niż o jednem miejscu dziesiętnem, a zarazem setne części franka złotego wynoszą 5 lub więcej, to zaokrągla się je wzwyż do pełnej dziesiątej części złotego, w przeciwnym razie setne i dalsze części złotego opuszcza się; uwzględnia się je jednak, jeśli one są jedynym wynikiem przeliczenia.

Do uiszczania grzywien (kar pieniężnych) przeliczonych według niniejszego paragrafu stosuje się odpowiednio postanowienia § 28 z tą zmianą, że uwzględnia się też kwoty poniżej 5.000 marek polskich.

§ 30. Wykonanie czynnoéci przerachowania wskazanych w §§ 28 i 29 należy do władz (organów) powołanych do wykonania kary, względnie do poboru kaucji kasacyjnej lub należytości.

§ 31. Postanowienia niniejszego rozporządzenia w przedmiocie zmiany stawek pieniężnych nie stosują się do przestępstw popełnionych przed jego wejściem w życie z następującemi wyjątkami:

1) w b. dzielnicach: rosyjskiej i austrjackiej nowe stawki grzywien (kar pieniężnych) w złotych stosować należy także w przy-

padku osądzenia przestępstw popełnionych przed dniem 1 lutego 1924 r., jeśli wyrok, decyzja lub inne orzeczenie pierwszej instancji zapada po dniu 31 stycznia 1924 r.;

2) w b. dzielnicy rosyjskiej nowe stawki kaucji kasacyjnej i należytości przewidzianych w ustawie postępowania karnego (§ 2 cz. 3 ust. 2 i 4) należy zawsze stosować, jeśli zapłata następuje po dniu 31 stycznia 1924 r.

§ 32. Jeśli na obszarze województw: poznańskiego, pomorskiego i górnośląskiej części Województwa Śląskiego wydano w pierwszej instancji po 31 stycznia 1924 r. wyrok, uchwałę, mandat karny lub inne orzeczenie z powodu przestępstwa popełnionego przed 1 lutego 1924 r., należy w nich wypowiedzieć jakiej liczbie złotych odpowiada grzywna orzeczona w markach polskich, przyjmując za podstawę wartość franka złotego w dniu wydania orzeczenia, a jeśli rodzaj lub wymiar kary w wyższej instancji zmieniono, wartość franka złotego w dniu wydania orzeczenia w wyższej instancji (np..... skazuje..... na grzywnę w kwocie X marek polskich, co w dniu dzisiejszym odpowiada Y złotym).

To samo stosuje się odpowiednio do nawiązek i wynagrodnego (§§ 27, 11).

Części ostatnia i przedostatnia § 29 mają odpowiednie zastosowanie.

§ 33. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrom: Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych i Skarbu oraz innym właściwym Ministrom.

§ 34. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1-go lutego 1924 r.

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

50. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 marca 1924 r. zmieniające częściowo rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych określonych w przepisach karnych, karno-administracyjnych i niektórych skarbowych, oraz w przepisach porządkowych i dyscyplinarnych, tudzież w przedmiocie zastosowania złotego (franka złotego) do obliczania niektórych z tych kwot.

(Dz. U. R. P. Nr. 30/1924 r., poz. 302.)

Na zasadzie ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. w przedmiocie zmiany niektórych postanowień ustaw karnych oraz przepisów karno-administracyjnych, skarbowych i dyscyplinarnych, obowiązujących w b. dzielnicy austrjackiej (Dz. U. R. P. Nr. 90 poz. 704), ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. zmieniającej niektóre przepisy karne, obowiązujące w województwach: poznańskiem i pomorskiem oraz w górnośląskiej części województwa śląskiego (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. w przedmiocie zmiany niektórych

postanowień ustaw karnych, oraz przepisów karno-administracyjnych, skarbowych i dyscyplinarnych, obowiązujących w b. dzielnicy rosyjskiej (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 722) oraz ustawy z dnia 6 grudnia 1923 roku (Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044) zarządza się co następuje:

§ 1. Ustalone w § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych określonych w przepisach karnych, karno-administracyjnych i niektórych skarbowych, oraz w przepisach porządkowych i dyscyplinarnych, tudzież w przedmiocie zastosowania złotego (franka złotego) do obliczania niektórych z tych kwot (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 89) brzmienie części 1 art. 70 ustawy z dnia 25 lutego 1921 r. w przedmiocie zmian w ustawodawstwie karnem obowiązującem w b. zaborze rosyjskim (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 169) zmienia się jak następuje:

„Grzywny, kary pieniężne i należytości przewidziane w kodeksie karnym i w ustawach karnych szczególnych, tudzież w ustawie postępowania karnego, określać należy w wyrokach i decyzjach w złotych."

§ 2. W § 31 punkt 1) powołanego w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 89) skreśla się wyrazy „jeśli wyrok, decyzja lub inne orzeczenie pierwszej instancji zapada po dniu 31 stycznia 1924 r.".

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrom: Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych i Skarbu, oraz innym właściwym ministrom.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dnia trzeciego po ogłoszeniu go.

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

51. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 czerwca 1924 r. zmieniające częściowo rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 stycznia 1924 r. w przedmiocie zmian w kwotach pieniężnych określonych w przepisach karnych, karno-administracyjnych i niektórych skarbowych, oraz w przepisach porządkowych i dyscyplinarnych tudzież w przedmiocie zastosowania złotego (franka złotego) do obliczania niektórych z tych kwot.

(Dz. U. R. P. Nr. 52/1924 r., poz. 529.)

Na zasadzie ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. w przedmiocie zmiany niektórych postanowień ustaw karnych, oraz przepisów karno-administracyjnych, skarbowych i dyscyplinarnych obowiązujących w b. dzielnicy austrjackiej (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 704), ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r., zmieniającej niektóre przepisy karne obowiązujące w województwach poznańskiem i pomorskiem oraz w górnośląskiej części województwa śląskiego (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 721) i ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. w przedmiocie zmiany niektórych postanowień ustaw karnych oraz przepisów karno-admini-

stracyjnych, skarbowych i dyscyplinarnych, obowiązujących w b. dzielnicy rosyjskiej (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 722) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 roku (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 89) zmienione częściowo rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 marca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 302) i przepisem § 10 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 kwietnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 351) ulega następującym zmianom:

1. W napisie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. skreśla się wyrazy „(franka złotego)" i „niektórych z", a we wstępie wyrazy „tudzież art. 5, 6, 7, 8, 9 ustawy z dnia 6 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044) i rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 64)".

2. W § 1 skreśla się wyrazy „równy frankowi złotemu..." i następne do końca tego paragrafu.

§ 3. Ustalone w § 2 brzmienie ustępu 1 części 2 art. 70 ustawy z dnia 25 lutego 1921 r. w przedmiocie zmian w ustawodawstwie karnem, obowiązującem w b. zaborze rosyjskiem (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 169) zmienia się jak następuje:

„1. kwoty, od których zawisła kwalifikacja przestępstwa, oznacza się w ten sposób, że kwoty określone w rublach zastępuje się taką samą ilością złotych, która odpowiada połowie liczby marek polskich".

4. Część ostatnia § 2 otrzymuje brzmienie następujące:

„Grzywny i kary pieniężne, które wymierza się wedle wartości przedmiotu lub wysokości szkody (uszczerbku), lub wysokości nieprawnej korzyści (zysku), albo wedle ich wielokrotności, należy obliczyć na podstawie wartości przedmiotu, lub wysokoéci szkody (uszczerbku) lub wysokości nieprawnej korzyści (zysku) oznaczonych w złotych".

5. — § 3 otrzymuje brzmienie następujące:

„Wymienioną w art. 71 ustawy z dnia 25 lutego 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 169) kwotę pieniężną ustala się na „500 złotych".

6. W §§ 7 i 8 w miejsce wymienionych w cudzysłowach kwot:

1. „dwieście miljonów marek" — wstępuje kwota „dwieście złotych";

2. „pięćdziesiąt miljonów marek" — kwota pięćdziesiąt złotych";

3. „dwu miljardów marek" — kwota „dwa tysiące złotych";

4. „jednego miljarda marek" — kwota „jeden tysiąc złotych".

7. W części 1 § 10 zdania końcowe, poczynające się od słów: „natomiast granice wartości przedmiotu..." aż do końca tej części — otrzymuje brzmienie następujące: „według tych samych zasad oznacza się w złotych granice wartości przedmiotu lub wysokości szkody, albo nieprawnej korzyści (zysku), od których zawisła kwalifikacja czynu lub właściwości władz administracyjnych do osądzenia".

8. W § 14 w miejsce kwoty „dziesięciu miljonów marek polskich" wstępuje kwota „stu złotych".

9. W § 15 L. 2. w miejsce kwoty „sto pięćdziesiąt miljonów marek polskich" wstępuje kwota „sto pięćdziesiąt złotych".

10. W § 18 zamiast wyrazów końcowych „podwyższa się w walucie markowej dwa tysiące razy w stosunku do kwot pierwotnych ustalonych powyższemi ustawami" należy wstawić wyrazy „zmienia się w ten sposób, że w miejsce kwot „100.000 marek" (art. 19 i 25 ustawy z dnia 2 lipca 1920r. w brzmieniu art. 7 i 11 ustawy z dnia 5 sierpnia 1922 r.) wstępują kwoty „200 złotych".

11. § 20 otrzymuje brzmienie następujące:

„Postanowienia § 19 należy odpowiednio stosować do kwot pieniężnych, wyrażających granice wartości przedmiotu, lub wysokości szkody (uszczerbku), albo nieprawnej korzyści (zysku), od których zawisła kwalifikacja czynu lub właściwość sądu, przewidzianych w przepisach karno-sądowych, obowiązujących w jakiejkolwiek dzielnicy, a ogłoszonych po 31 grudnia 1919 r."

12. W § 27 skreśla się część I.

13. § 28 otrzymuje brzmienie:

„Grzywny (kary pieniężne) wyrażone w złotych, niemniej oznaczone w nich kaucje kasacyjne i należytości (§ 2 cz. 3 ust. 2 i 4) tudzież nawiązki i wynagrodne (§§ 27 i 11) będą płacone wyłącznie w złotych."

14. W części 1 § 29 na końcu dodaje się w nawiasie „(art. 2 i 3 ust. z 6 grudnia 1923 r. Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044)".

W części 2 § 29 dodaje się na końcu tej części — zmieniając kropkę na przecinek — wyrazy „a jeśli orzeczenie stało się wykonalnem po dniu 27 kwietnia 1924 r. według relacji 1 złoty za 1.800.000 marek polskich".

W części 4 § 29 skreśla się wyraz „odpowiednio" i wyrazy „z tą zmianą, że uwzględnia się też kwoty poniżej 5.000 mk. polskich".

15. W § 30 skreśla się oznaczenie „§ 28 i" oraz wyrazy „względnie do poboru kaucji kasacyjnej lub należytości".

16. W części 1 § 32 dodaje się na końcu — zmieniając kropkę na średnik — wyrazy „jeśli orzeczenie wydano po dniu 27 kwietnia 1924 r. należy za podstawę przeliczenia przyjąć relację w wysokości za 1.800.000 marek polskich jeden złoty".

§ 2. Postanowienia niniejszego rozporządzenia w przedmiocie zmiany stawek pieniężnych (§ 1 p. 3 oraz p. 5 do 11) nie stosują się do przestępstw popełnionych przed jego wejściem w życie.

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrom: Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych i Skarbu, oraz innym właściwym Ministrom.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1-go lipca 1924 r.

Prezes Rady Ministrów i Minister Skarbu: *W. Grabski*
Minister Sprawiedliwości: *Wł. Wyganowski*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

52. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 14 sierpnia 1924 roku Nr. IV 4011 w sprawie grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich Okręgowych Dyrekcyj (Wydziałów) Robót Publicznych — Do Urzędu Delegata Rządu O. D. Rob. Publ. w Wilnie.

Artykuł 24 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. Nr. 89 z dnia 12 listopada 1921 r., poz. 656) głosi, że grzywny oraz koszty przywrócenia drogi do stanu pierwotnego wpływają do właściwego zarządu drogowego w zależności od tego, na jakiej kategorji dróg miało miejsce przekroczenie.

Ponieważ wspomniany artykuł bliżej nie wyjaśnia, w jaki sposób mają być wpływy z grzywień i odszkodowań wypłacane do kas skarbowych, wzgl. komunalnych, i ponieważ niektóre Dyrekcje Rob. Publ. zwracały się do M. R. P. o wyjaśnienie w danej sprawie, Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Min. Spraw Wewnętrznych (pismo 1/VIII 1924 r. Nr. 4808 A. B.) oraz z Ministerstwem Skarbu (pismo 15/VII 1924 r. Nr. 1900 D. B. 5) zarządza co następuje:

1. Wpływy z grzywien, bez względu na rodzaj dróg, na jakich popełniono przekroczenie, mają być wpłacane do kas skarbowych na budżet dochodów M. R. P., dz. 2 § 12 poz. 5;

2. Odszkodowania za uszkodzenia, poczynione na drogach państwowych, mają być wpłacane w sposób, wskazany w p. 1;

3. Odszkodowania za uszkodzenia, poczynione na drogach samorządowych, winny być wpłacane do kas komunalnych.

Kwoty, ewentualnie nieprawidłowo z tytułu niniejszego wpłacone, winny być przed upływem roku bieżącego w myśl niniejszego refundowane.

Kierownik Ministerstwa w z. (—) *Jakimowciz*

53. Wyjaśnienie Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 16 kwietnia 1925 r. Nr. XI—1070 w sprawie zarachowywania grzywien za przekroczenia ustawy o przymusowem dostarczaniu podwód dla celów drogowych.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcj Robót Publicznych) w Łodzi.

W odpowiedzi na sprawozdanie z dnia 1 października 1924 r. Nr. 2159/D w sprawie zarachowywania grzywien za przekroczenia ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o przymusowem dostarczaniu podwód dla celów drogowych (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 31), Ministerstwo Robót Publicznych po porozumieniu się z Ministerstwem Skarbu wyraża zapatrywanie, iż grzywny wymierzane na zasadzie wymienionej ustawy powinny być wpłacane do państwowych kas skarbowych na budżet dochodów Ministerstwa Robót Publicznych dz. 2 § 12 poz. 5 bez względu na kategorję dróg na których miano dostarczyć podwody.

Za Kierownika inisterstwa (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

54. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 16 stycznia 1925 r. Nr. XI—118 w sprawie zarachowywania dochodów z grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich oraz Urzędu Pana Delegata Rządu w Wilnie.

Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwami Spraw Wewnętrznych i Skarbu prostuje punkt 1 okólnika z dnia 14 sierpnia 1924 r. Nr. IV—4011 w sprawie zarachowywania dochodów z grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych o tyle, że tylko grzywny za przekroczenia popełnione na drogach państwowych mają wpływać do państwowych kas skarbowych na budżet dochodów Ministerstwa Robót Publicznych (Dz. 2 § 12, poz. 5).

Kierownik Ministerstwa (—) *Rybczyński*

ROZDZIAŁ IV.

PRZEPISY O RUCHU NA DROGACH.

55. Rozporządzenie Wojewody Krakowskiego z dnia 21 marca 1923 r. Nr. II—1.—1997/1923 r. w sprawie ruchu samochodów w obrębie m. Krakowa.

Do Magistratu stoł. król. miasta Krakowa.

Uwzględniając przedstawiony mi sprawozdaniem z dnia 30-go stycznia 1923 r. L: 1415/I-b. wniosek, zmieniam na podstawie § 32 ustęp 5 rozp. Min. Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587) normy szybkości jazdy pojazdów mechanicznych, oznaczone w tymże § 32 cytowanego rozporządzenia, w obrębie miasta Krakowa w sposób następujący:

1) w obrębie miasta Krakowa w dzielnicach poza śródmieściem i po ulicach odpowiednio szerokich i nie przeciętych linią tramwajową wolno jechać osobnym pojazdom mechanicznym z szybkością nie większą niż 10 km. na godzinę, ciężarowym nie większą niż 6 km. na godzinę;

2) w śródmieściu w obrębie ulic i placów zamkniętych pierścieniem plant a nadto w całem mieście na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach, podczas mgły, błota lub gołoledzi, na wszystkich miejscach niebezpiecznych, spadzistych, wązkich lub ślizkich, wzdłuż linij tramwajowych, koło rozpoczętych budowli, na mostach, przy wjeżdżaniu do bramy i wyjeżdżaniu z domów, wreszcie podczas wyjątkowo ożywionego ruchu lub tłumniejszego zebrania się ludzi. Szybkość pojazdów mechanicznych, tak osobowych, jak i ciężarowych nie może przekraczać 6 km. na godzinę (tempa konia w stępie).

Winni przekroczenia tych przepisów będą karani w myśl postanowień ustawy z dnia 7 października 1921. Dz. U. Rz. P. Nr. 89, poz. 656, o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

Zarządzenie niniejsze należy podać do publicznej wiadomości.

Wojewoda: *Gałecki.*

56. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Nr. B. P. — 980 z dnia 27 marca 1923 r. w sprawie obowiązku starostów zawiadamiania władz II instancji o nakładanych karach za przekroczenia przepisów z dnia 6 lipca 1912 r. o ruchu samochodów.

Do Pana Wojewody (wszystkich), Pana Delegata Rządu w Wilnie oraz Pana Komisarza Rządu na miasto st. Warszawę.

W celu umożliwienia należytego nadzoru nad ruchem samochodów na drogach publicznych i orjentacji przy wydawaniu i przedłużaniu pozwoleń dla kierowców wskazanem jest aby Urzędy Wojewódzkie posiadały wykazy wszystkich kierowców samochodów i pojazdów mechanicznych, którzy zostali ukarani za przekroczenie postanowień rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów (Dz. Ust. Nr. 65, poz. 587).

Zechce zatem p. Wojewoda (Delegat Rządu, Komisarz Rządu) zarządzić, aby władze administracyjne I instancji zawiadamiały Urz. Woj. o każdem ukaraniu kierowcy za przekroczenie postanowień rzeczonego rozporządzenia, podając imię, nazwisko, miejsce zamieszkania ukaranego, jak również rodzaj przekroczenia i wysokość kary.

O ile wymiar kary nastąpił w drodze sądowej należy dołączyć do zawiadomienia odpis wyroku sądowego.

Za Ministra: *Borzęcki* w z. Dyrektor Departamentu

57. Okólnik Ministerstwa Sprawiedliwości z dn. 12 kwietnia Nr. III—1407/1923 r. w przedmiocie zawiadamiania Dyrekcyj Okręgowych R. P. o skazujących wyrokach za przekroczenia rozporządzenia M. R. P. i M. S. Wew. Dz. U. R. P. Nr. 65/22 r. o ruchu samochodów.

Do Panów Prezesów Sądów Apelacyjnych i Okręgowych w obrębie Sądów Apelacyjnych w Warszawie, Lublinie i Wilnie.

Celem należytego nadzoru nad ruchem samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych na zasadzie art. 5 ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych z dnia 7. 10. 1921 r. (Dz. U. Nr. 89 z 1921 r.) koniecznem jest posiadanie wykazów tych wszystkich kierowców samochodów i pojazdów mechanicznych, którzy zostali ukarani za przekroczenie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6. 7. 1922 r. o ruchu samochodów (Dz. U. Nr. 65 z 1922 r.).

Dla uczynienia zadość tym potrzebom zarządzam, aby Sądy zawiadamiały Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych odpowiedniego Województwa, w obrębie którego znajduje się siedziba sądu, o imieniu, nazwisku i miejscu zamieszkania, rodzaju przekroczenia i wysokości kary każdego kierowcy, który został ukarany za przekroczenie wyżej powołanego rozporządzenia z dnia 6. 7. 1922 r.

Za Ministra: *Rudnicki* Podsekretarz Stanu

58. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 kwietnia 1923 r. o zmianie §§ 23 i 25 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 44/23 r. poz. 304.)

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych zarządza się co następuje:

§ 1. Ustęp pierwszy § 23 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587) otrzymuje brzmienie następujące:

„Tytułem zwrotu kosztów zbadania typu lub poszczególnego pojazdu i wydania znaków rejestracyjnych — winien interesowany uiścić opłatę według następujących norm:

Rodzaj pojazdu	Opłata za każde 100 kg. wagi w stanie gotowym do drogi (bez ładunku)
Samochody osobowe i motocykle	20.000 marek
Samochody ciężarowe i traktory	5.000 „

§ 2. Ustęp trzeci § 23 rozporządzenia wymienionego w § 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„Osoby i przedsiębiorstwa, zajmujące się fabrykacją, naprawą, względnie sprzedażą pojazdów mechanicznych, uiszczają za nietrwający dłużej niż 30 dni przydział jednej pary numerów próbnych (§ 20) do jednego pojazdu, opłatę ryczałtową w wysokości 50.000 marek. W razie przydziału na dłuższy przeciąg czasu należy uiszczać taką samą kwotę co miesiąc.

§ 3. Punkt e) ustępu drugiego § 25 wymienionego w § 1 rozporządzenia otrzymuje brzmienie następujące:

„e) dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 30.000 marek na koszta egzaminacyjne".

§ 4. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

Minister Robót Publicznych: *Łopuszański*
Minister Spraw Wewnętrznych: *W. Sikorski*
Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*

59. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 18 sierpnia 1923 r. Nr. B. P. — 3329 w sprawie wzmocnienia nadzoru na drogach publicznych i pociągania do odpowiedzialności winnych przekroczeń przeciw przepisom porządkowym na drogach publicznych.

Do wszystkich Pp. Wojewodów, P. Delegata Rządu w Wilnie i P. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Doszło do wiadomości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, jak również Ministerstwa Robót Publicznych, że przepisy porząd-

kowe na drogach publicznych są w wielu wypadkach przez ludność lekceważone lub rozmyślnie przekraczane. W szczególności mnożą się wypadki karygodnych wybryków przeciwko przejeżdżającym samochodom ze strony dzieci i wyrostków po wsiach, a nawet w miastach, przyczem ludność dorosła przypatruje się wybrykom tym zupełnie obojętnie i nie przeciwdziała im. Do szczególnie niebezpiecznych wykroczeń należy układanie dużych kamieni na drodze, obrzucanie ziemią i kamieniami jadących i rozmyślne nieusuwanie się z drogi przed nadjeżdżającym samochodem nietylko pieszych ale i zaprzęgów.

Stwierdzonem również zostało, że przepisy o wymijaniu i wyprzedzaniu i wogóle przepisy jazdy (art. 4 ustawy z dnia 7 października 1921 r. Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656, rozporządzenie z d. 3 czerwca 1922 r. Dz. Ust. Nr. 46, poz. 407) nie są należycie przestrzegane. W szczególności często zdarzają się wypadki pozostawienia na drodze przy zajazdach etc. koni bez dozoru i spanie woźniców na furach. Konwoje nie trzymają się jednej linji i zagradzają całą drogę.

Taki stan rzeczy naraża na poważne niebezpieczeństwo jadących jak i mieszkańców przydrożnych i może być powodem poważnych wypadków, wobec czego w interesie bezpieczeństwa i porządku publicznego bezwzględnie nie może być tolerowany.

Polecam zatem Panom wydać niezwłocznie zarządzenia podwładnym władzom administracyjnym i organom wykonawczym w celu wzmocnienia nadzoru na drogach publicznych i bezwzględnego pociągania do odpowiedzialności winnych wykroczeń przeciw przepisom ustawy o porządkach na drogach publicznych i wydanych na jej podstawie rozporządzeń.

Winnych wykroczeń należy pociągać do odpowiedzialności również w tych wypadkach, gdy jadący samochodami nie wnieśli zażalenia.

Zwracam przytem specjalną uwagę na art. 25 ustawy z dnia 7. 10. 1921 r., w myśl którego za szkody wyrządzone na drogach publicznych przez nieletnich odpowiadają ich rodzice, względnie, w razie niewykrycia sprawcy, solidarnie odpowiedzialność majątkową ponosi cała wieś, osada lub miasto. Do szkód takich należy zaliczać także takie wykroczenia, zmieniające nawierzchnię drogi, jak układanie kamieni i sypanie potłuczonego szkła.

Minister: w z. *Olpiński*

60. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI—3144 z dnia 28 września 1923 r. w sprawie koloru znaków rejestracyjnych samochodów i innych pojazdów mechanicznych.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Warszawie, w Łodzi, w Kielcach, w Lublinie, w Białymstoku, w Nowogródku, w Brześciu n. B., w Łucku, w Krakowie, we Lwowie.

Do Pana Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

Do Pana Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.
Do Urzędu Wojewódzkiego (Wydziału Robót Publicznych) w Poznaniu i Toruniu.

Ponieważ §18 Rozporządzenia z dnia 6. 7. 1922 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 65/22 poz. 587) nie określa barwy poziomej kreski oddzielającej litery od cyfr na przednim znaku rejestracyjnym, przeto Ministerstwo wyjaśnia dla ujednostajnienia, że kolor wspomnianej kreski winien być taki sam jak liter, t. j. czerwony.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

61. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 5-go października Nr. XI—2819 w sprawie książeczek doniesień o przekroczeniach przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych).

Celem ułatwienia służbie drogowej sporządzania doniesień swojej władzy przełożonej o osobach winnych przekroczeń ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych z dnia 7. października 1921 r. (Dz. U. Nr. 89, poz. 656 — 1921 r.) poleca się Dyrekcji tych wszystkich funkcjonarjuszy drogowych, którym przysługuje, z tytułu ich zajęcia służbowego, posiadanie legitymacyj, przepisanych rozporządzeniem Ministerstwa z dnia 24. 2. 1922 r. Nr. XI—345, zaopatrzyć w odpowiednie szematyczne książeczki doniesień według załączonego przy niniejszym wzoru.

Doręczając służbie drogowej książeczki doniesień, Dyrekcja wyda odpowiednie instrukcje co do sposobu ich użytkowania i porządku, w jakim raporty sporządzone przez funkcjonarjusza drogowego o przekroczeniach przepisów porządkowych na drogach publicznych winny być przesyłane zarządom drogowym, które obowiązane są otrzymane doniesienia przesłać p. starostom celem pociągnięcia do odpowiedzialności karnej sprawców przekroczeń.

W doniesieniu należy wyszczególnić datę i miejsce (nazwę drogi, odcinka drogi i kilometr) i rodzaj dokonanej szkody lub przekroczenia, nazwisko, imię i adres sprawcy przekroczenia lub szkody oraz przypuszczalne oszacowanie straty wyrządzonej, wreszcie nazwiska i adresy świadków ewentualnie obecnych przy dokonaniu szkody, pod doniesieniem umieszcza się podpis funkcjonarjusza donoszącego o przekroczeniach.

Zaznacza się także, że odpis każdego doniesienia o szkodzie drogowej powinien pozostać w książeczce raportującego.

Okólnik niniejszy należy podać do wiadomości państwowych zarządów drogowych i związków komunalnych, prowadzących gospodarkę drogową.

Wydatki związane ze sprawieniem książeczek doniesień należy pokryć z bieżących kredytów Dyrekcji.

Minister: (—) *Łopuszański.*

I strona książki

№

KSIĄŻKA DONIESIEŃ

o przekroczeniach przepisów prządkowych
na drogach publicznych

na 192.... rok

Wydana .....

(wymienić imię. nazwisko
i stanowisko funkcjonarjusza drogowego)

II strona książki

Odpisy doniesień pozostają
dla kontroli w książce

Książkę po jej wypełnieniu
przechowuje zarząd
drogowy w ciągu 3 lat.

Załącznik do Okólnika M. R. P. Nr. XI — 2819.

III strona książki (i następne nieparzyste)

Książka Nr. .....

DONIESIENIE Nr. .....

W dniu ..... mies. ..... 192 r. na drodze ..... na odcinku drogi .....

na kilometrze ..... dopuszczono się przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych (wymienić możliwie szczegółowo rodzaj szkody i przedmiot) .....

.....

.....

Nazwisko, imię i adres sprawcy przekroczenia

.....

Wysokość strat wyrządzonych

.....

Nazwiska i adresy świadków (o ile byli)

.....

.....

Podpis (funkcjonarjusza drogowego i ew. świadków)

dn. ..... mies. ..... 192 r.

Przesyła się do .....

Zarządu drogowego w .....

IV strona książki (i następne parzyste)

.....

Zarząd Drogowy

w .....

Nr. .....

d. ..... m. ..... 192 r.

Do Pana Starosty

w .....

Niniejsze doniesienie przesyła się p. Staroście dla pociągnięcia do odpowiedzialności karnej w myśl Ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dziennik Ustaw Nr. 89 poz. 656 — 1921 r.)

....., który dokonał przekroczeń ustawy wymienionych w drugostronnie załączonym doniesieniu.

Ze ściągniętemi z winnych grzywnami oraz kosztami przywrócenia drogi do pierwotnego stanu należy postąpić w myśl art. 24 wymienionej wyżej ustawy.

Kierownik ..... zarządu drogowego

(podpis) .....

62. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI—3256 z dnia 26 października 1923 r. w sprawie używania numerów próbnych przy ruchu samochodów.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych, Wydziałów Robót Publiczn.) i Do Pana Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Wobec stwierdzonego w ostatnich czasach nadużywania próbnych numerów samochodowych do jazd na wielkie odległości, Ministerstwo zwraca uwagę na treść § 20 rozporządzenia z dnia 6. 7. 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych (Dz. Ust. Nr. 65, poz. 587), zgodnie z którym numery próbne mają służyć tylko dla koniecznych wyjazdów przed rejestracją oraz dla umożliwienia firmom i składom samochodowym odbywania próbnych jazd.

W związku z powyższym poleca się zastrzegać w wydawanych przy próbnych znakach zaświadczeniach, że dokument ten i numer próbny jest ważny tylko w obrębie województwa, z którego zostały wydane, z wyjątkiem ograniczonej ilości numerów próbnych, wydawanych większym firmom samochodowym, posiadającym przedstawicielstwa w rozmaitych miastach wojewódzkich, oraz zwracać uwagę, aby na przyszłość nie popełniano w tym względzie nadużyć.

Dla ułatwienia zewnętrznej kontroli jest pożądane, aby na próbnych znakach przed cyfrą umieszczać litery, oznaczające województwo (§ 17 Rozporządzenia), co nie sprzeciwia się drugiemu ustępowi § 20 powołanego Rozporządzenia oraz wyjaśnieniom, zawartym w okólniku Nr. XI—2442 z dnia 11. XI. 1922 r.

Numery próbne, wydawane przez Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę mogą być używane w obrębie województwa Warszawskiego.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz* Dyrektor Departamentu.

63. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 października 1923 r. o zmianie § 23 i 25 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 112/1923 r., poz. 904.)

Z uwzględnieniem sprostowania umieszczonego w Dz. U. R. P. Nr. 120/1923 r.

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych zarządza się co następuje:

§ 1. Ustęp pierwszy § 23 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 roku o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587) otrzymuje brzmienie następujące:

„Tytułem zwrotu kosztów zbadania typu lub poszczególnego pojazdu i wydania znaków rejestracyjnych — winien interesowany uiścić opłatę według następujących norm:

RODZAJ POJAZDU	Opłata za każde 100 kg. wagi w stanie gotowym do drogi (bez ładunku).
Samochody osobowe i motocykle	4 złote
Samochody ciężarowe i traktory	1 złoty

§ 2. Ustęp trzeci tegoż § 23 otrzymuje brzmienie następujące:

„Osoby i przedsiębiorstwa, zajmujące się fabrykacją, naprawą, względnie sprzedażą pojazdów mechanicznych uiszczają za nietrwający dłużej niż 30 dni przydział jednej pary numerów próbnych (§ 20) do jednego pojazdu, opłatę ryczałtową w wysokości 10 złotych. W razie przydziału na dłuższy przeciąg czasu należy uiszczać taką samą kwotę co miesiąc".

§ 3. Punkt e) ustępu drugiego § 25 powyższego rozporządzenia otrzymuje brzmienie następujące:

„e) dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 5 złotych na koszta egzaminacyjne".

§ 4. Stawki złotowe przeliczają się na marki według kursu ustalonego dla złotego przez Ministra Skarbu przy sprzedaży 6% złotych bonów skarbowych, w razie zaś braku tego kursu według kursu franka szwajcarskiego na giełdzie Warszawskiej, licząc 1 frank równy 1 złotemu.

§ 5. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia, a równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 kwietnia 1923 r. o zmianie §§ 23 i 25, rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 44, poz. 304).

Minister Robót Publicznych: *J. Łopuszański*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Kiernik*
Minister Spraw Wojskowych: *Szeptycki*

64. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 12 lutego 1924 r. w przedmiocie zastosowania stałej jednostki do podatku od pojazdów mechanicznych na obszarze województwa śląskiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 17/1924 r., poz. 177.)

Na mocy art. 5, 6 i 11 ustawy z dnia 6 grudnia 1923 r. o zastosowaniu stałej jednostki do obliczania danin, niektórych innych dochodów publicznych oraz kredytów, udzielanych przez instytucje państwowe i samorządowe (Dz. U. R. P. Nr. 127, poz. 1044), zarządza się co następuje:

§ 1. Stawki podatkowe, ustanowione w niemieckiej ustawie o podatku od pojazdów mechanicznych z dnia 8 kwietnia 1924 r.

(Dz. P. P. Niem., cz. I, str. 396), zmienione w ustawie z dnia 7-go listopada 1923 r. w przedmiocie podatku od pojazdów mechanicznych na obszarze górnośląskiej części województwa śląskiego oraz w przedmiocie rozciągnięcia mocy obowiązującej niemieckiej ustawy o podatku od pojazdów mechanicznych z dnia 8 kwietnia 1922 r. na cieszyńską część województwa śląskiego (Dz. Ust. Śląskich Nr. 41, poz. 201), przelicza się na franki złote według przeciętnej (1 frank = 88.481.90 mkp.) wartości franka złotego z miesięcy: sierpnia, września i października 1923 r., poprzedzających ogłoszenie wspomnianej ustawy z dnia 7 listopada 1923 r.

W szczególności przelicza się:

w ustępie 1-a art. 1 kwotę:

120.000	mkp.	na	kwotę	1	fr. zł.
180.000	„	„	„	2	„ „
240.000	„	„	„	3	„ „
360.000	„	„	„	4	„ „
480.000	„	„	„	5	„ „

w ustępie 1-b art. 1:

180.000	mkp.	na	kwotę	2	fr. zł.
360.000	„	„	„	4	„ „
540.000	„	„	„	6	„ „
720.000	„	„	„	8	„ „

w ustępie 1-c art. 1:

360.000	mkp.	na	kwotę	4	fr. zł.
720.000	„	„	„	8	„ „
1.080.000	„	„	„	12	„ „
1.440.000	„	„	„	16	„ „
1.680.000	„	„	„	18	„ „
1.920.000	„	„	„	21	„ „
2.160.000	„	„	„	23	„ „
2.280.000	„	„	„	25	„ „
2.400.000	„	„	„	26	„ „

w ustępie 1-d art. 1:

180.000	mk.	na	kwotę	2	fr. zł.
360.000	„	„	„	4	„ „
540.000	„	„	„	6	„ „
720.000	„	„	„	8	„ „
840.000	„	„	„	9	„ „
960.000	„	„	„	10	„ „
1.080.000	„	„	„	12	„ „
1.140.000	„	„	„	12	„ „
1.200.000	„	„	„	13	„ „

w ustępie 2 art. 1:

1.200.000	mkp.	na	kwotę	13	fr. zł.
180.000	„	„	„	2	„ „

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie na obszarze województwa śląskiego z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1924 r.

Minister Skarbu: *W. Grabski*

65. Rozporządzenie Magistratu m. Krakowa w sprawie ruchu samochodowego na ulicach miasta Krakowa.

(Nr. 1922/924/Ib. z dnia 4 III. 1924 r.)

Na zasadzie przepisu § 102 lit. d. statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. u. kr. 108. Magistrat zakazuje ze względów bezpieczeństwa publicznego przejazdu automobilami ciężarowymi przez następujące ulice miasta, a mianowicie przez:

1. ul. św. Anny.
2. „ Bracką,
3. „ Gołębią,
4. „ Florjańską,
5. „ Grodzką,
6. „ Jagiellońską,
7. „ św. Jana,
8. „ Kanoniczą,
9. „ Kopernika,
10. „ św. Krzyża,
11. „ św. Marka,
12. ul. Mikołajską,
13. „ Pijarską,
14. pl. św. Magdaleny,
15. „ Marjacki, (od strony kościoła św. Barbary
16. ul. Reformacką.
17. „ Senacką,
18. „ Sienną,
19. „ Sławkowską.
20. „ Szczepańską,
21. „ Szewską,
22. „ św. Tomasza,

Przez ulice powyższe wolno ciężarowymi automobilami tylko wtedy przejeżdżać, gdy przewożone przedmioty tam się ma dostarczyć lub stamtąd odwieźć.

Niestosujący się do niniejszego rozporządzenia karani będą po myśli rozporządzenia z dnia 20 kwietnia 1854 Dz. u. p. Nr. 96 względnie rozporządzenia ministerjalnego z dnia 30 września 1857 Dz. u. p. Nr. 198 przy zastosowaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. Dz. Ust. R. P. Nr. 9 poz. 89 grzywnami od 2 do 200 złotych, lub karą aresztu od 6 godzin do 14-tu dni. —

Nad przestrzeganiem przepisów tego rozporządzenia czuwać będą organa Magistratu i Policji.

Magistrat stoł. król. miasta Krakowa, dnia 4 marca 1924 r.

67. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26. VI. 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg.

(Dz. U. R. P. Nr. 61/1924 r. p. 611).

Na zasadzie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656), oraz art. 3 ustawy z dnia 26 września 1922 r. w przedmiocie ratyfikacji przystąpienia Polski do Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, zawartej w Paryżu dnia

11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. z r. 1922 Nr. 85 poz. 762 i z r. 1923 Nr. 86 poz. 668 i 669), zarządza się co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. Pojęcie drogi publicznej w rozumieniu niniejszego rozporządzenia obejmuje nie tylko samą jezdnię, lecz całą szerokość gruntu, zajętego przez drogę, oraz budowle i urządzenia do nich należące, łącznie z pasami przydrożnemi, bądź stanowiącemi przynależność drogi, bądź to pozostawionemi przez właścicieli przydrożnych gruntów wolnemi od uprawy — w myśl art. 11 powołanej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

§ 2. Przepisy niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem zawartych w § 39—55, stosują się do wszelkiego rodzaju dróg publicznych bez względu na to, w czyim zarządzie się znajdują, oraz z jakich funduszów są utrzymywane.

Przepisy ruchu publicznego dotyczą ruchu pieszego, pojazdów zaprzęgowych, jazdy na rowerach, jazdy konnej i pędzenia lub prowadzenia zwierząt.

Do ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych stosują się przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. U. Rz. P. Nr. 65, poz. 587), które pozostają w swej mocy i obowiązują nadal wspólnie z niniejszem rozporządzeniem.

Przepisy co do przewozu po drogach publicznych materjałów lekkopalnych, wybuchowych, żrących i t. p. zostaną uregulowane oddzielnem rozporządzeniem.

§ 3. Naczelnicy władz administracyjnych II-giej instancji, a w Warszawie komisarz rządu, mogą wydawać szczegółowe rozporządzenia i przepisy w ramach niniejszego rozporządzenia.

II. Zakazy niszczenia dróg.

§ 4. Zabrania się niszczyć i uszkadzać drogi publiczne oraz wszelkie przynależności i urządzenia drogowe.

§ 5. Zabrania się włóczenia po drogach publicznych wszelkich przedmiotów mogących psuć drogę.

Przedmioty takie winny być wiezione na kołach lub saniach.

§ 6. Szerokość obręczy kół pojazdów winna być taka, aby ciśnienie kół nie przekraczało 150 kilogramów na centymetr bieżący szerokości obręczy.

Powierzchnia żelaznych obręczy, stykająca się z jezdnią, winna być zupełnie gładka, przyczem wyjątki są dopuszczalne tylko dla maszyn rolniczych, ciągnionych po drogach. Jednakże koła takich maszyn nie powinny posiadać nierówności, niszczących nawierzchnię drogi.

§ 7. Zabrania się zanieczyszczać drogi przez wyrzucanie lub rozsypywanie ziemi, błota, nawozu, śmieci, zielska, pozostawianie padłych zwierząt, wylewanie nieczystości, sprowadzanie na drogę

odpływów z urządzeń gospodarskich i fabrycznych, wreszcie przez rzucanie na drogę wszelkich przedmiotów i materjałów, mogących kaleczyć nogi ludzi i zwierząt lub rwać obręcze gumowe pojazdów, jako to: gruzu, gwoździ, drutu, ułamków metali, szkła i t. p.

Zwierzęta, padłe na drodze publicznej winien właściciel ich usunąć w ciągu 24 godzin; w przeciwnym razie będzie to uczynione na jego koszt przez organa zarządu gminnego.

§ 8. Zabrania się tratować rowy, skarpy (stoki) nasypów i wykopów, pasy przydrożne, przejeżdżać przez nie, przepędzać i wypasać bydło, zwierzęta pociągowe, trzodę i ptactwo domowe, skopywać pobocza (burty) i skarpy, zasypywać rowy, kanały i przepusty drogowe, oraz zaorywać drogę.

§ 9. Zabrania się osobom nie uprawnionym korzystać z trawy, rosnącej w rowach przydrożnych oraz na skarpach, poboczach i pasach przydrożnych.

§ 10. Zabrania się bez pozwolenia właściwego zarządu drogowego składać na drodze wszelkiego rodzaju materjały, narzędzia, towary i t. p.

Zakaz powyższy nie dotyczy chwilowego, a koniecznego złożenia przedmiotów przy naładunku lub przeładunku.

§ 11. Zabrania się rozkładać otwarte ogniska w odległości mniejszej niż 150 metrów od mostów drewnianych lub konstrukcji mieszanej żelazno-drewnianej, zaopatrzonych w odpowiednie tablice ostrzegawcze, — oraz palić tytoń na takich mostach. Również zabrania się przechodzić i przejeżdżać z ogniem lub niezamkniętem paleniskiem maszyn po mostach z drewnianemi pokładami, wreszcie rozniecać ogień, zakładać popasy lub noclegi pod wszelkiemi mostami.

§ 12. Zabrania się bez specjalnego pozwolenia przeciągać lub przewozić przez mosty ciężary, przekraczające dopuszczalne obciążenie mostu, wskazane na tablicy przy wjeździe.

W razie potrzeby wzmocnienia mostu, koszta z tem wzmocnieniem związane, a określone przez właściwy zarząd drogowy, ponosi przewożący.

III. Przepisy, dotyczące ruchu na drogach.

§ 13. Ruch pieszy wzdłuż drogi winien odbywać się tylko na specjalnych ścieżkach lub chodnikach, w braku zaś tych urządzeń — na poboczach (burtach) drogi.

W razie niemożności użycia poboczy ruch pieszy może odbywać się na jezdni, lecz jaknajdalej od środka drogi.

Ruch pieszy grupami (pochody, procesje, pogrzeby i t. p.) winien o ile możności zajmować tylko prawą połowę jezdni (w kierunku ruchu).

§ 14. Ruch pojazdów zaprzęgowych i zwierząt pędzonych lub prowadzonych na drogach bitych i brukowanych winien odbywać się na twardej nawierzchni.

Nie na twardej powierzchni ruch ten może odbywać się tylko tam, gdzie istnieją miękkie letnie tory.

§ 15. Szybkość ruchu na drogach publicznych nie może zagrażać bezpieczeństwu osób z nich korzystających i winna być taka, aby woźnice, cykliści i jeźdźcy w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mogli dostosować się do wymagań bezpieczeństwa ruchu publicznego, oraz ochrony dróg i mostów.

Na ostrych skrętach, skrzyżowaniach dróg i mostach drewnianych lub kostrukcji mieszanej żelazno-drewnianej, dłuższych nad 20 metrów, zabrania się jechać z szybkością większą niż 6 km. na godzinę (szybkość konia w stępie).

Na skrzyżowaniach dróg w polach i miejscowościach otwartych prowadzący pojazd ma pierwszeństwo przejazdu przed zbliżającemi się po swojej lewej stronie, a winien ustąpić pierwszeństwa zbliżającym się ze swej prawej strony.

§ 16. Wszelkie pojazdy zaprzęgowe, utrzymywane w celach zarobkowych dla przewozu ciężarów i osób, z wyjątkiem pojazdów osobowych nie więcej niż na 4 miejsca, winny być zaopatrzone w hamulce.

Obowiązek zaopatrzenia w hamulce powyższych pojazdów zaprzęgowych w zależności od miejscowych warunków topograficznych, zostanie uregulowany dla poszczególnych obszarów administracyjnych w myśl § 3 niniejszego rozporządzenia.

W każdym razie do hamowania wozów zabrania się używać łańcuchów, haków lub innych przyrządów, któreby niszczyły drogę.

Wyjątkowo urządzenia takie mogą być używane podczas gołoledzi.

§ 17. Obrys pojazdu, to jest szerokość jego — łącznie ze wszystkiemi występami, lub szerokość ładunku pojazdu, będącego w ruchu na drodze publicznej nie może przekraczać 2,5 metra, o ile nie otrzymano zezwolenia właściwego zarządu drogowego.

Wysokość pojazdu z ładunkiem nie może przekraczać 4 metrów nad powierzchnią drogi.

§ 18. Każdy zaprząg winien mieć swego woźnicę. Wyjątek dopuszczalny jest tylko przy taborach, gdzie jeden woźnica może prowadzić dwa wozy, jeden za drugim, zaprzężone najwyżej w jednego konia każdy.

§ 19. Bezpośrednio jeden za drugim nie może jechać więcej niż 6 wozów. Odległość pomiędzy grupami po 6 wozów winna wynosić najmniej 30 metrów.

§ 20. Konie w zaprzęgu na drogach publicznych winny być okiełznane.

Zaprząg winien być taki, aby woźnica w każdej chwili mógł panować nad pojazdem.

§ 21. Woźnicy podczas jazdy zabrania się spać na wozie i opuszczać go bez dozoru.

Zabrania się również urządzać postoje na drodze.

W razie przypadkowego wstrzymania jazdy należy wóz sprowadzić na prawą stronę jezdni (w kierunku ruchu), jaknajdalej od środka drogi i przy odejściu woźnicy od wozu konie wyprządz.

§ 22. Wszystkie pojazdy, znajdujące się na drogach publicznych, po za obrębem miejsca zamieszkania właściciela (wsi, osady, miasta i t. d.), z wyjątkiem osobowych pojazdów, nie służących dla celów zarobkowych — winny mieć napisy, względnie być zaopatrzone w tablicę o wymiarach nie mniej niż 25×15 cm., umieszczoną z lewej strony pojazdu, a zawierającą jasno i czytelnie wypisane w języku polskim imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela lub też nazwę i adres firmy, fabryki, majątku i t. p.

Przepis powyższy nie ma zastosowania do pojazdów rządowych, których sposób oznaczania będzie ustanowiony, w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych i Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, przez władze, rozporządzające temi pojazdami.

§ 23. Każdy pojazd, znajdujący się nocą na drodze publicznej, a w taborach pierwszy i ostatni pojazd, winien być z nastaniem ciemności oświetlony przynajmniej jednem białem światłem, widocznem zdaleka.

Naczelnicy władz administracyjnych II instancji mogą ograniczyć stosowanie tego postanowienia tylko do dróg o twardej nawierzchni (bitych lub brukowanych), a dla województw: białostockiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego i Ziemi Wileńskiej mogą naczelnicy władz administracyjnych II instancji zarządzić jeszcze inne ulgi, mające na celu stopniowe wprowadzenie tego postanowienia.

§ 24. Każda osoba, jeżdżąca na rowerze po drogach publicznych, winna się zaopatrzyć w imienną kartę rowerową, bez fotografji, wydaną przez władze administracyjne I instancji na stosowną piśmienną prośbę.

Przed wydaniem karty rowerowej winien urząd wydający kartę przekonać się, że proszący jest obznajmiony z przepisami ruchu na drogach publicznych, zawartemi w dziale III niniejszego rozporządzenia i w dziale F rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587).

Kartę powyższą winni używający rowerów na drogach publicznych mieć przy sobie i okazywać na każde żądanie organów, wymienionych w § 56 niniejszego rozporządzenia.

§ 25. Rowery, używane do jazdy na drogach publicznych, winny być zaopatrzone w dobrze działający hamulec, oraz w dzwonek, jako sygnał ostrzegawczy, a z chwilą nastania zmroku w zapaloną latarkę o białem świetle.

Zabrania się używać przy jeździe na rowerze innych przyrządów jako sygnałów dźwiękowych.

§ 26. Jadący na rowerach po drogach bitych lub brukowanych mogą używać poboczy (burt) o ile to nie utrudnia ruchu pieszego odbywającego się po tych poboczach.

Zabrania się używać do jazdy na rowerze chodników w obrębie miast i miejsc zamieszkałych.

§ 27. Rowery z przystosowanemi motorami (silnikami) napędowemi podlegają przepisom o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych (§ 2).

§ 28. Zabrania się pędzić drogą publiczną zwierzęta bez dostatecznego dozoru, a mianowicie: jeden poganiacz może pędzić najwyżej 15 sztuk koni lub bydła, względnie 40 sztuk owiec lub trzody chlewnej.

Przepis powyższy nie stosuje się do pędzenia bydła z miejsca postoju na pastwisko i odwrotnie.

§ 29. Zabrania się pozostawiać dzieci na jezdni dróg publicznych bez opieki, oraz wypuszczać na drogi zwierzęta i ptactwo domowe.

§ 30. Zabrania się jeździć saniami po drogach publicznych bez dzwonków lub grzechotek.

Zabrania się również używać sani bez dyszla lub hołobli mających zaprząg tylko z postronków lub pasów.

§ 31. Zabrania się przewozić ciężary na drogach publicznych saniami, których płozy mają w części dolnej mniej niż 120 ctm. długości i mniej niż 10 ctm. szerokości.

§ 32. Zabrania się wozić drogą publiczną bez przykrycia lub też wystawiać wzdłuż drogi lub przy drodze przedmioty, mogące płoszyć zwierzęta pociągowe i bydło, względnie wywoływać u ludzi przestrach lub obrzydzenie.

§ 33. Ze względu na stan mostów lub nawierzchni drogi, jako też ze względu na specjalne warunki bezpieczeństwa ruchu, mogą właściwe władze czasowo zabraniać lub ograniczać ruch pojazdów, względnie niektórych ich rodzajów, na określonych odcinkach dróg.

IV. Urządzenie i utrzymanie zajazdów.

§ 34. Przy wszelkich zakładach i urządzeniach, związanych z postojem pojazdów, winna być pozostawiona wolna od zabudowań przestrzeń poza bocznym rowem przydrożnym, wystarczająca dla pomieszczenia tej ilości pojazdów (tak osobowych jak i wozów ciężarowych), jaka, według przewidywań przy zakładaniu zajazdu, może się gromadzić w czasach najbardziej intensywnego ruchu (targi, jarmarki, odstawa buraków i t. p.).

W razie niedostatecznej szerokości pasa gruntu, przeznaczonego na zajazd pomiędzy zakładem a rowem przydrożnym, winien być urządzony plac dla zajazdu o odpowiedniej powierzchni obok zakładu lub po za nim.

Rozmiary placu, przeznaczonego na postój pojazdów, oznaczy w każdym poszczególnym wypadku odnośna władza, wykonywująca utrzymanie drogi, na podstawie opinji właściwego zarządu drogowego i zwierzchności gminnej.

Przepisy powyższe mają zastosowanie do istniejących zakładów i urządzeń, o ile miejsce i warunki na to pozwalają.

§ 35. Miejsca, przeznaczone na zajazdy, jak również dojazdy do tych zajazdów z dróg winny posiadać twardą nawierzchnię.

Przy wyborze rodzaju umocowania powierzchni placu i dojazdu należy stosować się do wskazówek właściwego zarządu drogowego, które winny być udzielane z uwzględnieniem warunków miejscowych.

§ 36. Wszelkie roboty, dotyczące urządzenia i utrzymania zajazdów i dojazdów do tychże, będą wykonywane staraniem i kosztem właścicieli lub dzierżawców odnośnych zakładów i urządzeń, według wskazówek właściwego zarządu drogowego.

§ 37. Właściciele lub dzierżawcy zakładów i urządzeń, wyszczególnionych w § 34, mają obowiązek utrzymywania zajazdów i dojazdów do tychże w stanie należytej czystości — jakoteż ustawienia i utrzymywania znaków, sporządzonych według wskazówek zarządu drogowego, z tablicami głoszącemi zakaz urządzania postoju na jezdni i poboczach drogi przed zajazdem.

V. Znaki drogowe.

§ 38. Przepisy § 39—55 mają zastosowanie do wszelkich dróg publicznych (§ 2) po za ulicami i placami miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk.

§ 39. Obowiązek postawienia i utrzymywania znaków drogowych ciąży na utrzymujących drogę (art. 19 i 20 ustawy z dn. 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32).

Na skrzyżowaniu dróg różnych kategorji obowiązek ustawienia i utrzymania drogowskazów obciąża obowiązanych do utrzymania drogi wyższej kategorji, — a koszta tego ustawienia i utrzymania obciążają w równej mierze obowiązanych do utrzymania krzyżujących się dróg.

Znaki, dotyczące urządzeń obcych w pasie drogowym (art. 9 ustawy z dn. 7 października 1921 r.), winny być ustawiane i utrzymywane staraniem i kosztem przedsiębiorstw,, korzystających z dróg dla tych urządzeń, — według wskazówek zarządu drogowego.

Władze administracyjne w drodze nadzoru w razie zaniedbań winny wydać zarządzenia postawienia znaków.

§ 40. W razie niespodziewanego powstania przeszkody, zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, obowiązana jest miejscowa władza gminna, do czasu wkroczenia właściwych organów drogowych, poczynić doraźne zarządzenia ubezpieczające, na koszt utrzymujących drogę.

A. ZNAKI DROGOWE INFORMACYJNE.

§ 41. Dla celów administracji drogowej oraz dla orjentacji osób korzystających z dróg, winny być postawione na drogach publicznych odpowiednie znaki drogowe informacyjne, wymienione w § 42—49.

1. Znaki kilometrowe i hektometrowe.

§ 42. Znaki drogowe kilometrowe winny być postawione na wszystkich drogach publicznych, a znaki drogowe hektometrowe

(setkowe) na drogach publicznych o twardej nawierzchni (bitych i brukowanych).

Znaki kilometrowe i hektometrowe winny być ustawione na prawej krawędzi drogi, licząc od jej początku, o ile w razach wyjątkowych nie zostanie udzielone specjalne upoważnienie na odmienne umieszczenie tych znaków co do dróg państwowych przez Ministerstwo Robót Publicznych, a co do dróg wszystkich innych kategorji — przez właściwych naczelników władz administracyjnych II instancji.

Ustawienie znaków drogowych winno nastąpić na podstawie pomiarów, nieprzekraczających granicy błędu 0,75 metra na 1 kilometr.

§ 43. Stosownie do ustalonego podziału dróg państwowych na trakty odśrodkowe, idące w kierunku od m. stoł. Warszawy do granic Państwa, i na trakty łącznikowe, znajdujące się w wycinkach pomiędzy sąsiedniemi traktami odśrodkowemi, za początek dróg państwowych odśrodkowych przyjętą została Warszawa, względnie pośredni punkt innego traktu odśrodkowego, od którego zaczyna się dany trakt odśrodkowy.

Za początek drogi państwowej łącznikowej przyjęty został krańcowy punkt tej drogi, leżący: 1) przy łączeniu dwóch traktów odśrodkowych — na trakcie odśrodkowym, posiadającym mniejszy numer porządkowy, wyznaczony przez Ministerstwo Robót Publicznych, 2) — odśrodkowego z łącznikowym — krańcowy punkt drogi, leżący na pierwszym z nich i 3) — dwóch łącznikowych — punkt na trakcie posiadającym mniejszy numer porządkowy, wyznaczony przez Ministerstwo Robót Publicznych

Za początek drogi wojewódzkiej należy przyjąć ten punkt krańcowy skrzyżowania się drogi z drogą państwową lub inną wojewódzką, który leży bliżej siedziby województwa.

Droga wojewódzka, zaczynająca się w jednem województwie, a kończąca się w drugiem, ma początek w punkcie końcowym, leżącym bliżej Warszawy.

Za początek drogi powiatowej, znajdującej się w obrębie jednego powiatu, należy przyjąć punkt krańcowy skrzyżowania się z drogą państwową, wojewódzką lub powiatową, leżący bliżej siedziby powiatu.

Jeżeli droga powiatowa znajduje się w obrębie dwóch powiatów, początek jej liczy się od tego punktu krańcowego, który leży bliżej siedziby województwa.

Za początek odnośnej drogi przy kilometrowaniu dróg gminnych będzie przyjęty punkt wyznaczony przez właściwy Wydział powiatowy.

§ 44. Na znakach kilometrowych winny znajdować się następujące cyfry: a) na froncie słupa cyfra, wskazująca odległość w kilometrach od początku danej drogi (kilometr bieżący); b) na każdej z bocznych powierzchni słupa cyfra, wskazująca odległość od najbliższego z jej strony miasta, miasteczka, lub większej osady.

Odległość winna być liczona od pewnego centralnego punktu, jako to: rynku, kościoła i t. p.

Wysokość cyfr na znakach kilometrowych winna być równa 12 cm.

O ile znaki obecne nie pozwolą na wymalowanie cyfr powyższych wymiarów, mogą być cyfry zmniejszone, do czasu ustawienia nowych znaków.

§ 45. Znaki hektometrowe (setkowe) winny mieć numerację bieżącą od 1 do 9 w każdym poszczególnym kilometrze.

Wysokość cyfr na znakach hektometrowych winna być równa 8 cm.

2. Znaki mostowe.

§ 46. Znaki mostowe winny być postawione na wszystkich drogach publicznych przy przyczółku mostu lub przepustu na lewem poboczu drogi, licząc od punktu początkowego.

Znaki mostowe winny być opatrzone w cyfry w postaci ułamka, którego licznikiem jest kilometr bieżący danej drogi, na którym znajduje się most (środek mostu licząc między wewnętrznemi ścianami przyczółków), a mianownikiem liczba porządkowa danego objektu (mostu lub przepustu), np. pierwszy most lub przepust na 153 kilometrze danej drogi będzie posiadał Nr. 153/1, a drugi most na tymże kilometrze Nr. 153/2.

3. Drogowskazy.

§ 47. Na skrzyżowaniach dróg państwowych i wojewódzkich z drogami wszelkiej kategorji winny być ustawione drogowskazy.

Drogowskaz winien być albo słupem o liczbie ramion (tablic), odpowiadającej liczbie rozchodzących się dróg, albo też znakiem kamiennym lub murowanym z odpowiedniemi napisami na bocznych powierzchniach, zwróconych w kierunkach dróg.

Napisy winny wskazywać najbliższą w danym kierunku miejscowość zamieszkałą i jej odległość (w kilometrach), a ponadto położone przy drodze w danym kierunku miasto, miasteczko lub większą osadę, odległość od którego jest oznaczona na bocznej stronie najbliższego znaku kilometrowego (p. § 44) danej drogi, również z podaniem odległości.

Ilość niezbędnych drogowskazów na każdem skrzyżowaniu dróg, jakoteż rozmieszczenie tych drogowskazów, winny mieć na względzie możność szybkiej orjentacji przy jeździe w każdym kierunku.

Również i przy wyjeździe z miast, miasteczek i większych osiedli winien być ustawiony na prawej krawędzi drogi, licząc w kierunku od osiedla, drogowskaz z oznaczeniem tego miasta, miasteczka, lub większej osady, odległość od którego jest oznaczona na bocznej stronie znaków kilometrowych danej drogi (p. § 44).

§ 48. Na drogach publicznych wszystkich kategorji przy wjeździe do osiedli winny być ustawione na prawej krawędzi, licząc w kierunku do osiedla, tablice z oznaczeniem nazwy tej miejscowości.

Tablice te mają mieć wymiar conajmniej 50 centymetrów długości na 30 wysokości, napis o wysokości liter 8—10 centymetrów.

§ 49. Na przecięciu drogi publicznej z granicą województwa i powiatu winien być ustawiony odpowiedni znak z tablicą, zwróconą napisem do drogi, zawierającą nazwy graniczących jednostek administracyjnych, ewentualnie dwa znaki, jeżeli granicę stanowi droga lub rzeka.

Znaki graniczne winny być ustawione na prawym brzegu korony drogi, licząc od jej początku, o ile warunki miejscowe nie wymagają odmiennego ich umieszczenia.

B. ZNAKI DROGOWE OSTRZEGAWCZE.

1. Zapory i rogatki.

§ 50. Przeszkoda wszelkiego rodzaju, powodująca przerwę komunikacji na drodze publicznej, winna być niezwłocznie po jej zauważeniu oznaczona za pomocą odpowiedniej zapory, zmuszającej pojazd do zatrzymania się przed przeszkodą.

§ 51. Urządzenia ustawione nie w miejscu przypadkowej przeszkody (§ 50), a dla chwilowego wstrzymania ruchu (rogatki) w celu poboru myta drogowego, mostowego, miejskiego, załatwienia formalności granicznych i t. p., winny być widoczne z oddali i w tym celu mają być malowane na biało lub pobielone, oraz nie utrudniać ruchu na drodze.

Zamykania rogatek bezpośrednio przed zbliżającym się samochodem zabrania się.

2. Tarcze i tablice.

§ 52. W celu uprzedzenia przejeżdżających o przeszkodach i o miejscach, wymagających zwolnienia lub wstrzymania ruchu, winny być ustawiane:

a) na drogach publicznych wszelkiego rodzaju.

W miejscach przerwy komunikacji (§ 50), oraz w miejscach wymagających obowiązkowego zatrzymania ruchu w celu poboru opłat drogowych, mostowych, miejskich, celnych i innych, rewizji dokumentów i t. p. (§ 51), — okrągłe tarcze o średnicy 50 cm. na słupach wysokości 2,50 m., pomalowane na kolor czerwony, ustawione — w razie przerwy komunikacji — po osi drogi przed zaporami (§ 50), w innych wypadkach na prawem poboczu, prostopadle do kierunku ruchu.

b) na drogach publicznych o twardej powierzchni.

Okrągłe tarcze średnicy 50 cm. na słupach wysokości 2,50 m., pomalowane na kolor ciemno - niebieski, z wymalowanym białym kolorem znakiem, sygnalizującym w umówionej formie (Dz.U. R. P. z r. 1923 Nr. 86 poz. 668, aneks D) następujące utrudnienia ruchu wymagające zwolnienia jazdy:

1. wygórowane mostki (t. z. „ośle mostki"), poprzeczne przez drogę ścieki i inne tego rodzaju stałe przeszkody;

2. ostre zakręty drogi, niebezpieczne dla szybkiego ruchu samochodowego;

3. skrzyżowania dróg o twardej powierzchni;

4. przejazdy kolejowe w jednym poziomie;

5. Takież tarcze z wymalowanym na ciemnoniebieskiem tle białym znakiem, sygnalizującym wszelkie miejsca przerw komunikacji (§ 50) i obowiązkowego wstrzymania ruchu (§ 51).

Wzory tarcz wyszczególnionych w pp. 1—4 są podane w wymienionym powyżej Dzienniku Ustaw z 1923 r., Nr. 86, a wzór tarczy wymienionej w p. 5 załącza się do niniejszego rozporządzenia.

Znaki te winny być ustawiane na prawem poboczu, prostopadle do kierunku ruchu, w odległości około 250 metr. od sygnalizowanej przeszkody.

Znaków tych nie należy stawiać w obrębie zabudowanych miejscowości.

§ 53. Zapory w miejscach przerw komunikacji (§ 50) jak również wszelkie inne miejsca wymagające zatrzymania ruchu (§ 51), winny być z nastaniem ciemności zaopatrzone w światło czerwone, widoczne z odpowiedniej odległości.

§ 54. W wypadkach przeszkód, powodujących przerwę w komunikacji, jak również w razie czasowego ograniczenia ruchu (np. podczas wiosennych przełomów, na tymczasowych mostach objazdowych i t. p.), winny być ustawiane na najbliższych od przeszkody rozstajach dróg i, zależnie od miejscowych warunków, przy wyjeździe z najbliższego znaczniejszego osiedla, gdzie zachodzi możliwość zmiany marszruty, tablice ostrzegawcze z podaniem bliższych wskazówek co do możliwego objazdu („przejazd zamknięty na . . . . km.", „objazd na prawo lub na lewo", oraz główne miejscowości, przez które skierowywa się objazd).

W celu zwrócenia uwagi przejeżdżających, nad tablicą ostrzegającą o przeszkodzie winna być umieszczona tarcza pomalowana na kolor czerwony o średnicy 30 cm.

§ 55. Cyfry na znakach drogowych (§§ 44—46) tudzież napisy na drogowskazach (§§ 47—49) i tablicach ostrzegawczych (§ 54) winny być wykonane czarnym kolorem na białem tle.

VI. Postanowienia końcowe.

§ 56. Czuwanie nad przestrzeganiem powyższych przepisów jest obowiązkiem zaprzysiężonej służby drogowej, organów policji państwowej i urzędów gminnych.

§ 57. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) o przepisach porządkowych na drogach publicznych, o ile dane przekroczenie nie podlega surowszej karze.

§ 58. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dz. U. R. P., z tem że:

Dz. Pr. Rzp. P. 14.II 1928
Dz. Ust. № 18/28 poz. 151

1. pojazdy będące już w dniu tym w ruchu winny być przystosowane do wymagań przepisów § 6 najpóźniej:

w ciągu dwóch lat,

oraz przepisów §§ 16, 22 i 23 najpóźniej:

w ciągu jednego roku —

od dnia ogłoszenia rozporządzenia i

2. termin zaopatrzenia dróg publicznych w znaki porządkowe ustanawia się jak następuje: dla znaków kilometrowych, hektometrowych i mostowych (§§ 42—46) na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych:

w ciągu dwóch lat,

na drogach gminnych:

w ciągu czterech lat,

dla drogowskazów i tablic przy wyjeździe z osiedli — przy wjeździe do osiedli oraz na granicy województw i powiatów (§§ 47—49)

w ciągu dwóch lat,

dla znaków ostrzegawczych (§ 52b)

w ciągu sześciu miesięcy,

licząc wszystkie terminy od dnia ogłoszenia rozporządzenia.

Termin ustawienia znaków kilometrowych na drogach gminnych może być w razie potrzeby odroczony przez naczelników władz administracyjnych II instancji.

§ 59. Rozporządzenie niniejsze, oraz wydane w jego ramach szczegółowe rozporządzenie samorządów wojewódzkich, względnie naczelników władz administracyjnych II instancji, winny być, w związku z art. 3 ustawy z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych, oraz w związku z rozporządzeniami Rady Ministrów o organizacji władz administracyjnych II instancji (Dz. U. R. P. z r. 1919 Nr. 90 poz. 490 i Nr. 39 z r. 1921 poz. 234 i 235), ogłaszane w Dziennikach Urzędowych wojewódzkich.

Najgłówniejsze postanowienia, dotyczące bezpieczeństwa publicznego i ochrony dróg oraz karne, zawarte lub rozwijające działy II, III i IV niniejszego rozporządzenia, winny być obwieszczane przez ogłoszenia wywieszane w starostwach, urzędach gminnych, miejskich i wiejskich, jak również treściwie ogłaszane na tablicach przy drogach i mostach.

Zarządzenia naczelników władz administracyjnych II instancji określą, które postanowienia (oprócz wskazanych w §§ 11 i 12), w jakich miejscach na drogach i przy których mostach, mają być ogłoszone na tablicach.

Naczelnicy władz administracyjnych II instancji mogą przekazać starostom wydawanie takich zarządzeń, o ile chodzi o drogi powiatowe i gminne.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński.*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*

Załącznik do § 52 rozp. Min. Robót Publicznych i Min. Spraw. Wewn. z dnia 26 czerwca 1924 roku regulującego używanie i ochronę dróg, poz. 611.

Znak ostrzegawczy.



Przerwa komunikacji lub obowiązkowe wstrzymanie ruchu.
Tło ciemnoniebieskie, znak biały.

68. Rozporządzenie Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 30 lipca 1924 r. o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy.

(Dz. Urzęd. Komis. Rządu na m. st. Warszawę z 30. VII. 1924 r. Nr. 64)

Na zasadzie § 3 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26-go czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61 poz. 611) zarządza się co następuje:

§ 1. Zabrania się krążenia i przejazdu pojazdów ciężarowych, mechanicznych i konnych przez ulice Marszałkowską, Wierzbową, Plac Teatralny, Ś-to Jańską, Nowy Świat, Krak.-Przedm., Ujazdowską i Belwederską.

Dojazd pojazdów ciężarowych do poszczególnych punktów, położonych na tych ulicach, odbywać się może przez najbliższą boczną ulicę.

§ 2. Na ulicach: Ś-to Jańskiej, Piwnej, Podwale, Solec (od Tamki do Czerwonego Krzyża), Koziej, Daniłowiczowskiej, Wierzbowej, Wareckiej, Chmielnej (od nowego Światu do Zielnej), Ujazdowskiej, Belwederskiej i na moście Kierbedzia ogranicza się szybkość ruchu pojazdów: do 15 km. na godzinę dla samochodów osobowych i motocykli — do 10 km. na godzinę dla samochodów ciężarowych i — do jazdy stępa dla pojazdów ciężarowych konnych (o ile ruch pojazdów ciężarowych, na tych ulicach jest dozwolony) przyczem wszelkie pojazdy nie mogą wyprzedzać innych pojazdów tego rodzaju, zdążających w tym samym kierunku.

§ 3. Zabrania się postoju pojazdów w celu oczekiwania:

a) na ul. Wierzbowej, z wyjątkiem miejsca specjalnego przed gmachem Ministerstwa Spraw Zagranicznych, b) na ul. Mazowieckiej po stronie domów o numerach parzystych; pojazdy oczekujące winny stać zawsze w kierunku ruchu.

§ 4. Zabrania się przejazdu przez most Kierbedzia pustych wozów ciężarowych oraz przegonu bydła.

W razach wyjątkowych dla wozów ciężarowych, służących wyłącznie dla przewozu: a) artykułów pierwszej potrzeby, b) materjałów budowlanych, oraz c) pojazdów, należących do instytucji państwowych, komunalnych i kooperatyw społecznych oraz firm prze-

wozowych, mogą być wydawane okresowe zezwolenia na przejazd przez most bez ograniczenia.

§ 5. Dojazd do teatrów regulowany będzie przez posterunki policyjne według następujących zasad:

dojazd do teatru Wielkiego odbywać się winien od strony ul. Wierzbowej, odjazd w stronę ul. Senatorskiej;

dojazd do teatru Reduty odbywać się winien od strony ul. Wierzbowej, odjazd w stronę Ratusza;

dojazd do teatru Letniego odbywać się winien od strony ul. Niecałej, odjazd przez ul. Fredry;

dojazd do teatru im. Bogusławskiego (przy ul. Hipotecznej) przez ul. Hipoteczną, odjazd w Długą;

dojazd do teatru Polskiego i teatru na Dynasach winien się odbywać od strony ul. Krakowskie Przedmieście i Oboźnej, odjazd ul. Oboźną w dół;

dojazd do teatru Małego i Filharmonji odbywać się winien od strony ul. Moniuszki, odjazd w stronę ul. Sienkiewicza;

dojazd do teatru Komedji odbywać się winien od strony ul. Sienkiewicza odjazd w stronę ulicy Boduena;

dojazd do teatru im. Fredry (przy ul. Śniadeckich) odbywać się winien od strony Politechniki, odjazd w stronę ulicy Marszałkowskiej.

dojazd do teatru Nowości, przy ul. Bielańskiej, odbywać się winien od strony Tłomackiego, odjazd w stronę Pl. Teatralnego;

dojazd do teatru w Galerji Luxemburga odbywać się winien od strony Pl. Bankowego, odjazd w stronę Pl. Teatralnego.

dojazd do teatru na Karowej odbywać się winien od ulicy Krak. Przedmieście, odjazd ślimakiem w dół (może jednak być zarządzony i w stronę Krakowskiego Przedmieścia).

Dojazd do teatrów nie wymienionych powyżej oraz do kinoteatrów, restauracji, cukierni i t. p. lokali publicznych winien odbywać się zawsze z prawej strony w kierunku ruchu.

Na dworcu kolejowym Głównym:

a) do gmachu pociągów odchodzących dojazd odbywa się od ul. Marszałkowskiej, odjazd w ul. Chmielną;

b) do gmachu pociągów przychodzących — dojazd od ul. Marszałkowskiej lub Jerozolimskiej, odjazd tylko ul. Jerozolimską.

Do innych dworców pojazdy podjeżdżać winny z prawej strony w kierunku ruchu.

§ 6. Zabrania się wjazdu wozów ciężarowych oraz wszelkich pojazdów mechanicznych, do parku Łazienkowskiego i Skaryszewskiego. Pojazdy konne w obrębie tych parków winny posuwać się stępa.

§ 7. Posterunki policyjne oraz wszelkie wysepki i grzybki znajdujące się na środku jezdni, objeżdżać należy z prawej strony tak aby wysepka lub grzybek pozostawały po lewej stronie pojazdu. Nie stosuje się to jednak do następujących wysepek, znajdujących się po za linją jezdni:

1. wysepka na skrzyżowaniu ulicy Bielańskiej i Senatorskiej, dla pojazdów zdążających z ul. Wierzbowej i Senatorskiej (Pl. Teatralnego) w ulicę Senatorską,

2. wysepka u wylotu ul. Wierzbowej, dla pojazdów jadących z ul. Ossolińskich na Pl. Saski (w stronę ul. Królewskiej),

3. wysepka przy zbiegu ul. Długiej i Nalewek.

§ 8. Postanowienia §§ 1 (w odniesieniu do dorożek) 3 i 4 nie obowiązują w godzinach od 23.30 (11.30 w nocy) do 8-mej rano.

§ 9. Winni nieprzestrzegania powyższych przepisów karani będą w drodze postępowania karno-administracyjnego grzywną do 500 złotych lub aresztem do 2 miesięcy.

§ 10. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 sierpnia 1924 roku.

Warszawa, dnia 25 lipca 1924 r.

w z. Komisarz Rządu na m. st. Warszawę (—) *Moldenhawer*

69. Oświadczenie rządowe z dnia 23. VII. 1924 r. w sprawie przystąpienia Irlandji do międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, podpisanej w Paryżu 11. X. 1909 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 68/24 r. p. 658)

Podaje się niniejszem do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Francuskiego z dnia 8 lipca 1924 roku, że Irlandja uważa dla siebie za obowiązującą Międzynarodową konwencję, dotyczącą ruchu automobilowego podpisaną w Paryżu dnia 11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. z 1923 r. Nr. 86 poz. 668 i 669) i, że w myśl aneksu C do tejże konwencji literami wyróżniającemi Irlandję są „S. E".

Minister Spraw Zagranicznych: *Maurycy Zamoyski*

70. Oświadczenie rządowe z dnia 7 października 1924 r. w sprawie przystąpienia Zagłębia Sarry do konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dn. 11. X. 1909 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 91/24 r. p. 856.)

Podaje się niniejszem do wiadomości, że, zgodnie z komunikatem Rządu Francuskiego z dnia 15-go września 1924 r., Komisja Rządząca Zagłębia Sarry zgłosiła pod datą 3 lipca 1924 r. deklarację o przystąpieniu do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. z 1923 r. Nr. 86, poz. 668).

Przystąpienie to nabiera mocy obowiązującej, zgodnie z art. 13 powyższej konwencji, od dnia 1 maja 1924 r.

W myśl art. 4 oraz aneksu C do tejże konwencji, literami wyróżniającemi dla samochodów Zagłębia Sarry są S. A.

Minister Spraw Zagranicznych: *Al. Skrzyński*

71. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 10. I. 1925 r. 3601/1924 w sprawie opłat za egzamina kandydatów na kierowców samochodowych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich, do Pana Delegata Rządu w Wilnie, (Okr. Dyr. Rob. Publ., Wydz. Rob. Publ.), oraz do Komisarjatu Rządu m. stoł. Warszawy.

Niektóre Urzędy Wojewódzkie proszą o wyjaśnienie, czy kierowcy, którzy po myśli § 28 rozporządzenia ministerjalnego o ruchu samochodów z dnia 6. VII. 1922r. (Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 587) otrzymują pozwolenia na prowadzenie samochodów na podstawie dokumentów służby wojskowej bez składania egzaminu, mają opłacać taksę egzaminacyjną po myśli § 25 punkt e) czy też są od składania taksy zwolnieni oraz czy mają dołączać do podań załączniki wymienione w § 25 pod a) b) i c).

Ministerstwo Robót Publicznych po porozumieniu się z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych oznajmia iż kandydaci zwolnieni od składania egzaminu na zasadzie § 28 rozporządzenia ministerjalnego z dnia 6 lipca 1922 o ruchu samochodów (Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 587) nie są obowiązani do składania taks egzaminacyjnych.

Odnośnie do załączników, jakie należy dołączać do podań wnoszonych na zasadzie § 25 wyżej wymienionego rozporządzenia, oznajmia się:

do § 25 p. a.) dołączanie tego załącznika jest zbyteczne, gdyż pozwolenia wydane przez władze wojskowe po myśli § 28 ustęp 2 rozporządzenia zawierają dokładne daty dotyczące urodzin; —

do § 25 p. b) dołączanie fotografji do naklejania jest koniecznie potrzebne do sporządzenia nowego pozwolenia;

do § 25 p. c.) żądanie tego załącznika pozostawia się ocenie Urzędów wojewódzkich z uwagi na to, iż dawni kierowcy wojskowi, w myśl ostatniego ustępu § 28 rozporządzenia, mogą wnosić podania tylko w ciągu roku od daty zwolnienia ze służby wojskowej, zachodzi więc prawdopodobieństwo, iż petent w ciągu tego roku nie nabył wad organicznych lub chorób, utrudniających prowadzenie pojazdu.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

72. Rozporządzenie Ministrów: Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 18. X. 1924 r. o częściowej zmianie rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 97/1924 r. p. 902).

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Ustęp pierwszy punktu e § 24 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca

1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587) otrzymuje brzmienie następujące:

e) „posiadać przynajmniej sześciomiesięczną praktykę w warsztatach mechanicznych oraz trzymiesięczną praktykę prowadzenia pojazdów, lub ukończyć specjalną szkołę szoferską z programem, zatwierdzonym przez Ministerstwo Robót Publicznych, lub jakąkolwiek szkołę średnią techniczną lub mechaniczną, lub też szkołę inżynierską".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Z. Hübner*
Minister Spraw Wojskowych: *Sikorski*

73. Oświadczenie rządowe z dnia 26 listopada 1924 r. w sprawie przystąpienia Osad Indyj Francuskich do Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 11. X. 1909 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 103/1924 r. poz. 946).

Podaje się niniejszem do wiadomości na podstawie komunikatu Rządu Francuskiego z dnia 28 października 1924 r., że Rząd ten przystąpił w imieniu Osad Indyj Francuskich do Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 11 października 1909 r. (Dz. U. R. P. z r. 1923, Nr. 86 poz. 668).

Przystąpienie to nabiera mocy obowiązującej, zgodnie z art. 13 Konwencji, od dnia 1 maja 1925 r.

Literami wyróżniającemi Osady Indyj Francuskich są, prócz litery F, — „I. F."

Minister Spraw Zagranicznych: *Al. Skrzyński*

74. Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 listopada 1924 r. o zmianie § 23 i 25 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 104/1924 r., poz. 951.)

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1922 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89 poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Ustęp pierwszy § 23 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 587) otrzymuje brzmienie następujące: „Tytułem zwrotu kosztów zbadania typu lub poszczególnego pojazdu i wydania znaków rejestracyjnych — winien interesowany uiścić opłatę według następujących norm:

RODZAJ POJAZDU	Opłata za każde 100 kg wagi w stanie gotowym do drogi (bez ładunku)
Samochody osobowe	16 złotych
Motocykle	8 „
Samochody ciężarowe i traktory	2 złote

§ 2. Ustęp trzeci tegoż § 23 otrzymuje brzmienie następujące: „Osoby i przedsiębiorstwa, zajmujące się fabrykacją, naprawą, względnie sprzedażą pojazdów mechanicznych, uiszczają za nietrwający dłużej niż 30 dni przydział jednej pary numerów próbnych (§ 20) do jednego pojazdu, opłatę ryczałtową w wysokości 40 złotych. Wrazie przydziału na dłuższy przeciąg czasu należy uiszczać taką samą kwotę co miesiąc".

§ 3. Punk e) ustępu drugiego § 25 powyższego rozporządzenia otrzymuje brzmienie następujące:

„e) dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 20 złotych na koszta egzaminacyjne".

§ 4. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia, a równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 października 1923 r. o zmianie §§ 23 i 25 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 112 poz. 904).

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*
Minister Spraw Wewnętrznych: *Ratajski*
Minister Spraw Wojskowych: *Sikorski*

75. Rozporządzenie Wojewody Krakowskiego w sprawie szybkości samochodów na ulicach m. Krakowa z dnia 20 grudnia 1924 r. Nr. II. 7821/1924 r.

Do Magistratu stoł. król. miasta Krakowa.

Na skutek reskryptu Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 4 listopada 1924 r. L. XI-2554 zmieniam tutejsze zarządzenie z dnia 21 marca 1923 r. L. II/1-1997 w sprawie komunikacji samochodowej na ulicach i placach miasta Krakowa i ustanawiam na podstawie § 32 ust. 5-ty rozp. Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 Dz. U. R. P. Nr. 65 poz. 587 następujące normy szybkości jazdy pojazdów mechanicznych w obrębie miasta Krakowa.

1) W obrębie miasta Krakowa w dzielnicach poza śródmieściem i po ulicach odpowiednio szerokich wolno jechać osobowym pojazdom mechanicznym z szybkością nie większą niż 20 km. na godzinę, a pojazdom ciężarowym z szybkością nie większą niż 10 km. na godzinę.

2) W śródmieściu w obrębie ulic i placów zamkniętych pierścieniem plant szybkość pojazdów mechanicznych osobowych nie może przekraczać 10 km. na godzinę, zaś ciężarowych 6 km. na

godzinę o ile przejazd pojazdów ciężarowych pewnemi ulicami nie jest zupełnie wzbroniony wedle rozporządzenia Magistratu stoł. król. Krakowa z dnia 4 marca 1924

3) Niezależnie od tego w całem mieście podczas błota, szybkość jazdy wszelkich pojazdów mechanicznych nie może przekraczać 10 km. na godzinę, zaś na skrzyżowaniu dróg, ostrych skrętach, podczas mgły, na wszystkich miejscach niebezpiecznych, spadzistych, wąskich lub śliskich, koło rozpoczętych budowli, na mostach przy wjeżdżaniu do bram i wyjeżdżaniu z domów, wreszcie podczas wyjątkowo ożywionego ruchu lub tłumniejszego zebrania się ludzi szybkość jazdy nie może przekraczać 6 klm. na godzinę (tempo konia w stępie).

Przy wymijaniu przystanków tramwajowych podczas postoju tramwaju należy ograniczyć chyżość samochodu poniżej normy dozwolonej lub nawet samochód zatrzymać dla przepuszczenia wysiadającej i wsiadającej do tramwaju publiczności.

Winni przekroczenia niniejszych przepisów będą karani w myśl postanowień ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. U. Rz. P. Nr. 80 poz. 686 o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

Zarządzenie niniejsze należy podać do publicznej wiadomości.

Wojewoda *Kowalikowski* w. r.

76. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 19-go lutego Nr. XI-3391 1924 r. w sprawie rogatek na drogach publicznych na granicach Rzeczypospolitej.

Do Urzędów Wojewódzkich (Okr. Dyr. Rob. Publ., Wydz. Rob. Publ.), Urzędu Delegata Rządu (Okr. Dyr. R. Publ.) w Wilnie.

Wiele dróg publicznych przecinających granice Rzeczypospolitej nie posiada na granicy rogatek, wskutek czego utrudnione jest zabezpieczenie granic państwowych przed nielegalnem przekraczaniem, oraz umożliwione jest mimowolne przekraczanie granicy, narażające przekraczających na nieprzyjemności.

Uważając pozostawienie tych dróg bez rogatek na granicy za szkodliwe, po porozumieniu się z innemi Ministerstwami, Ministerstwo Robót Publcznych poleca ustawienie na drogach publicznych w punktach pogranicznych z ościennemi państwami rogatek, które winny być tak urządzone, aby się mogły otwierać i zamykać, o ile przekraczanie granicy na tych drogach jest dopuszczalne. O ile na pewnych drogach przekraczanie granicy jest wzbronione, winny być tam urządzone rogatki stałe (nieotwierane).

Rogatki te powinny być wykonane kosztem kredytów drogowych, t. j. na drogach państwowych z funduszów przeznaczonych na utrzymanie tych dróg; co do dróg samorządowych należy odnieść się do władz komunalnych z żądaniem ustawienia rogatek.

Utrzymanie rogatek należy do zarządów drogowych, władze celne zaś będą regulować ruch przez rogatki otwarte dla ruchu pogranicznego.

W końcu zwraca Ministerstwo Robót Publicznych uwagę, że w wielu miejscach znajdują się na drogach granicznych w ścisłym pasie granicznym znaki pomiarowe (punkty poligonowe) w formie kopców i kamieni, stanowiące punkty stałe, ważne dla konserwacji granicy, wobec czego należy zwracać szczególniejszą uwagę by w czasie budowy rogatek znaki te nie uległy zniszczeniu.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz* Dyrektor Departamentu

77. Wyjaśnienie Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 19. II. 1925 r. Nr. XI—399 wsprawie praktyki kandydatów na kierowców samochodowych.

Do Urzędu Wojewódzkiego w Stanisławowie (w odpisie do wszystkich Urzęd. Wojew. i Komisarjatu Rządu na m. Warszawę).

Na sprawozdanie Nr. 111/25 z dnia 4. b. m. Ministerstwo wyjaśnia, że pojęcie „warsztatów pojazdów mechanicznych" w rozumieniu § 24 Rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 r. częściowo zmienionego Rozporządzeniem z dnia 18. X. 1924 r. (Dz. Ust. Nr. 97, poz. 902), nie zawiera w sobie warunku, aby zakład był koncesjonowanym warsztatem specjalnie dla napraw samochodów. Intencją odnośnego § rozporządzenia było, aby kandydat rzeczywiście obznajomił się z pracą warsztatową około samochodów w ciągu 6 miesięcy, ale jest rzeczą obojętną, czy warsztat stanowi część obszerniejszej fabryki, naprawiającej pojazdy dla swoich potrzeb, czy też zajmuje się zarobkowo tylko naprawą samochodów.

W każdym poszczególnym wypadku decyzja uznania za dostateczne świadectwa o praktyce warsztatowej kandydata zależy od Urzędu Wojewódzkiego, jako znającego miejscowe warunki.

Wobec powyższego Ministerstwo nie może uznać za słuszne stanowiska zajętego w tej sprawie przez Urząd Wojewódzki i poleca stosować się do podanych wskazówek.

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz* Dyrektor Departamentu

78. Rozporządzenie Wojewody Stanisławowskiego z dnia 27. III. 25 r. Nr. 2230 II/25 r., regulujące używanie i ochronę dróg.

Na zasadzie § 3 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. Dz. U. Rz. P. Nr. 61, poz. 611 regulującego używanie i ochronę dróg, zarządzam co następuje:

§ 1.

Specjalne pozwolenie na przewożenie przez mosty ciężarów, przekraczających dopuszczalne obciążenie mostu wskazane na ta-

blicy przy wjeździe — wydaje właściwy zarząd drogowy (§ 12, ust. 2 powołanego rozporządzenia).

§ 2.

W obrębie Województwa Stanisławowskiego winien każdy pojazd zaprzęgowy czy to osobowy, czy też ciężarowy być zaopatrzony w hamulec.

Pojazdy winny być przystosowane do tego zarządzenia najpóźniej w ciągu dwóch lat od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia (§ 16 ust. 2 powołanego rozporządzenia).

§ 3.

Postanowienia § 23 ust. 1 powołanego rozporządzenia ministerjalnego dotyczące obowiązku oświetlenia pojazdów, znajdujących się w porze nocnej na drodze publicznej, odnoszą się na obszarze Województwa Stanisławowskiego tylko do dróg o twardej nawierzchni (bitych lub brukowanych).

§ 4.

W razie rekonstrukcji lub uszkodzenia mostów i dróg mogą Starostwa w porozumieniu z właściwymi zarządami drogowymi wydawać na czas potrzeby zarządzenia co do ograniczenia lub wstrzymania ruchu pojazdów, względnie niektórych ich rodzajów na określonych odcinkach dróg (§ 3 powołanego rozporządzenia).

§ 5.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Stanisławowskiego.

§ 6.

Winni przekroczenia przepisów tego rozporządzenia oraz zarządzeń wydanych na podstawie § 4 rozporządzenia będą karani w myśl postanowień ustawy z 7 października 1921 Dz. U. Rz. P. Nr. 89, poz. 656 o przepisach porządkowych na drogach publicznych, o ileby przekroczenie nie zawierało znamion przestępstwa zagrożonego ustawą karną.

Wojewoda w z. *Des Loges* w. r.

79. Rozporządzenie Ministerstwa Skarbu z dnia 23 kwietnia 1925 r. o częściowej zmianie rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 31. XII. 1921 r. w sprawie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej.

(Dz. U. R. P. Nr. 46/25 r., p. 319.)

Na zasadzie art. 10 p. 12 oraz art. 21 rozporządzenia Ministrów: Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o taryfie celnej z dnia 11 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314) zarządza się co następuje:

§ 1. W myśl §§ 3, 6 i 11 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 31 grudnia 1921 r. w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1922 r. Nr. 8, poz. 57) wprowadza się następujące zmiany:

a) § 3 otrzymuje następujące brzmienie:
„Posiadacz tryptyku, wydanego przez upoważniony polski klub samochodowy, ma prawo wprowadzić do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej bez osobnego zabezpieczenia celnego (kaucji) samochód lub motocykl, z częściami zapasowemi i odpowiednią ilością benzyny, z obowiązkiem wywozu z powrotem zagranicę przez dowolny urząd celny w ciągu dziewięćdziesięciu dni od daty wystawienia tryptyku":

b) W ustępie a) § 6 po wyrazach: „datę wjazdu, numer tryptyku" dodaje się wyrazy:
„datę wystawienia tegoż, ostateczny termin wywozu samochodu względnie motocyklu";

c) W § 11 początkowe słowa „O ile pierwotny urząd wejściowy w ciągu czterech miesięcy od daty pierwszej odprawy" zamienia się na następujące słowa:
„O ile w ciągu 30 dni od ostatecznego terminu wywozu samochodu lub motocyklu pierwotny urząd celny wejściowy".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzydzieści dni po ogłoszeniu.

Minister Skarbu: *W. Grabski*

80. Rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 maja 1925 r. o częściowej zmianie rozporządzenia z dn. 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg.

(Dz. U. R. P. Nr. 55/1925 r., poz. 397.)

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Paragraf 24 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 611), otrzymuje brzmienie następujące:

Każda osoba, jeżdżąca na rowerze po drogach publicznych, winna zaopatrzyć się w imienną kartę rowerową, wydawaną według załączonego wzoru: w województwach poznańskiem i pomorskiem przez miejscową władzę policyjną, a w innych województwach przez władze administracyjne I instancji, które w miastach mogą wydawanie tych kart powierzyć magistratom za ich zgodą.

Karty rowerowe mogą być wydawane na ustną prośbę, lecz przed ich wydaniem, a po stwierdzeniu tożsamości petenta, winien urząd, wydający kartę przekonać się, że proszący jest obznajmiony z przepisami ruchu na drogach publicznych, zawartemi w dziale III rozporządzenia z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 611) i w dziale F. rozpo-

rządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587).

Kartę powyższą winni używający rowerów na drogach publicznych mieć przy sobie i okazywać na każde żądanie zaprzysiężonej służby drogowej, organów policji państwowej i urzędów gminnych".

§ 2. Urzędy wydające karty rowerowe obowiązane są prowadzić ich ścisłą ewidencję.

§ 3. Tytułem zwrotu kosztów, związanych z wydawaniem kart rowerowych, winien otrzymujący ją uiścić opłatę w wysokości 1 zł.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: (—) *Rybczyński*
Minister Spraw Wewnętrznych: (—) *Ratajski*

Załącznik do § 1 rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Spr. Wew. z dn. 20 maja 1925 r. poz. 397.

WZÓR KARTY ROWEROWEJ.

Wymiary 10×6 cm. na twardym niebieskim papierze.

Województwo .....
Powiat.....
(Władza wydająca).....

Karta Rowerowa Nr.....
wydana ..... urodzonemu w.....
dnia ....., zamieszkałemu w .....
na prawo jazdy na rowerze po drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej.

M. P. (Podpis władzy)
(miejsce i data)

Ważna na rok 192..... przy jednoczesnem okazaniu dowodu stwierdzającego tożsamość osoby.

(Na odwrocie)

Ważność karty prolongowano na rok 192.....
M. P. (Podpis władzy)
(miejsce i data

81. Rozporządzenie Komisarza Rządu na m. stoł. Warszawę o ruchu ulicznym w m. stoł. Warszawie.

(Dz. Urzęd. Komisarjatu Rządu na m. stoł. Warszawę Nr. 36/1925 r.)

Na zasadzie § 3 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. Ust. R. P. Nr. 61, p. 611) zarządza się co następuje:

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

§ 1. Niezależnie od niniejszego rozporządzenia obowiązują przepisy ogólne, zawarte w:

1. Rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3. IV. 1923 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 46, poz. 407);

2. Rozporządzeniu Min. Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 65, poz. 587).

3. Rozporządzeniu Min. Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującem używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 611).

Przepisy niniejsze nie uchylają również szczegółowego Rozporządzenia Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 25 lutego 1924 r. o uregulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy (Dziennik Urzędowy Komisarza Rządu Nr. 64 z dnia 30 lipca 1924 r.).

Z chwilą wydania niniejszego rozporządzenia tracą moc wszelkie inne, poprzednio wydane rozporządzenia i przepisy o ruchu kołowym w m. st. Warszawie, z wyjątkiem odnośnych §§ obowiązującego rozporządzenia z dnia 14 lipca st-st 1900 r., normujących przemysł dorożkarski.

Wszelkie rozporządzenia, dotyczące ruchu publicznego w m. st. Warszawie ogłaszane będą w dzienniku Urzędowym Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę.

§ 2. Przepisy niniejsze mają zastosowanie do wszystkich osób i pojazdów, znajdujących się na ulicach m. st. Warszawy.

§ 3. Za „ulicę" w znaczeniu niniejszych przepisów uważane są wszelkie drogi, place i mosty znajdujące się w obrębie m. st. Warszawy i przeznaczone dla ruchu publicznego.

§ 4. Część ulicy, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pieszego, stanowi chodnik; część ulicy przeznaczona przedewszystkiem dla ruchu kołowego stanowi jezdnię.

§ 5. Zajęcie całości lub części chodnika z powodu miejskich robót budowlanych, bądź ziemnych, nastąpić może jedynie w porozumieniu z władzami administracji politycznej; przyczem prowadzący te roboty winien ułożyć tymczasowy chodnik na jezdni.

§ 6. Rozpoczęcie jakichkolwiek robót inżynieryjnych na jezdni i zamknięcie jezdni dla ruchu z tego powodu, nastąpić może jedynie w porozumieniu z władzami administracji politycznej. Na czas zamknięcia całości lub części jezdni, prowadzący roboty winien umieścić tablice z odpowiedniemi napisami, oświetlonemi z zapadnięciem zmroku przy jednoczesnem ustawieniu ostrzegawczych świateł czerwonych.

§ 7. Jeżeli ulica lub jej część wskutek robót inżynierskich (§ 5 i 6), lub też z powodu uszkodzenia powierzchni, stała się niedostępną dla ruchu publicznego, winna być natychmiast ogrodzona i z zapadnięciem zmroku oświetlona ostrzegawczemi światłami czerwonemi. Jeśli władze techniczno-budowlane nie mogą tego natychmiast uskutecznić, winien to zrobić na wezwanie policji — właściciel posesji, przed którą znajduje się miejsce niebezpieczne dla ruchu.

W razie potrzeby, odpowiednie urządzenia zabezpieczające mogą być wykonane na koszt osoby właściwej, w myśl art. 3 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. Rz. P. Nr. 89, poz. 656).

II. O POJAZDACH.

A. W ogólności.

§ 8. Każdy pojazd, z wyjątkiem powozów prywatnych, wózków dla dzieci, inwalidów i kalek, winien być zbadany przez powołane władze i dopuszczony do krążenia po mieście (zarejestrowany).

Dowodem zarejestrowania pojazdu są odpowiednie znaki, umieszczone na nim. Znaków tych nie wolno przenosić na inny pojazd.

Za wypuszczenie na ulicę pojazdu niezarejestrowanego odpowiedzialny jest jego właściciel.

§ 9. Na wezwanie władz powołanych, właściciel winien bezzwłocznie przedstawić dany pojazd do przeglądu.

Władze mogą cofnąć wydane już zezwolenie na krążenie po mieście, jeżeli pojazd znajduje się w stanie nieodpowiednim.

§ 10. Każdy pojazd, który krąży po mieście, winien być utrzymany w należytym porządku i czystości.

Powożący odpowiedzialny jest, narówni z właścicielem, za stan pojazdu.

§ 11. Pojazdy, przeznaczone do przewozu artykułów spożywczych, podlegają specjalnym przepisom, wydanym przez władze powołane, za których zezwoleniem będą dopuszczane do krążenia.

Stosuje się to również do pojazdów, przeznaczonych do przewozu przedmiotów szkodliwych, bądź niebezpiecznych dla otoczenia.

§ 12. Szerokość pojazdu, wraz z ładunkiem, nie może przekraczać 2,50 m., długość wraz z ładunkiem i dyszlem — 10 metrów, wysokość, licząc od poziomu drogi, — 4 metrów.

Pojazdy, których wymiary przekraczają normy przepisowe, mogą krążyć po mieście za specjalnem zezwoleniem władz powołanych, co winno być oznaczone w odnośnym dokumencie rejestracyjnym (§ 8)

Przepisy co do długości pojazdu nie stosują się do wozów ciężarowych z belkami, rusztowaniami drabinowemi i t. p., jak również do pojazdów z przyczepionemi wozami, które mogą krążyć jedynie za specjalnym pozwoleniem władz powołanych. Odnośne pozwolenie piśmienne winien kierowca (powożący) mieć przy sobie i okazywać na żądanie policji.

§ 13. Waga pojazdu wraz z ładunkiem, powinna być — zwłaszcza podczas ślizgawicy — w takim stosunku do siły pociągowej, aby pojazd zawsze mógł poruszać się bez przeszkód.

Powożący, winni przeciążania zwierząt pociągowych, będą karani za tamowanie ruchu, niezależnie od odpowiedzialności karnej za dręczenie zwierząt.

§ 14. Ładunek pojazdu powinien być tak umieszczony i zabezpieczony, aby nie mógł spaść, ani też spowodować przewrócenie się pojazdu.

Ładunek, a zwłaszcza żelazo sztabowe, blacha, łańcuchy i t. p. przedmioty, powinny być tak umocowane, aby nie sprawiały niepotrzebnego hałasu.

Wszelkie przedmioty, wydzielające w czasie ruchu pojazdu pył, kurz, mogą być wiezione jedynie po należytem ich zabezpieczeniu.

§ 15. Zwierzęta, idące luzem, mogą być przywiązywane tylko do pojazdu z tyłu.

B. O wózkach ręcznych.

§ 16. Za wózki uważa się wszelkie pojazdy, poruszane siłą ludzką, bądź ciągnione przez psy.

Przepisy, dotyczące wózków nie stosują się do wózków dla dzieci, inwalidów, chorych i kalek, które te pojazdy mogą korzystać z chodników, w razie małego ruchu pieszego.

§ 17. Każdy wózek powinien posiadać stale napis wyraźny z imieniem, nazwiskiem i adresem właściciela oraz być zaopatrzony w jedną latarnię, umieszczoną z lewego boku.

Latarnia winna być tak urządzona, aby rzucała jasne światło bezbarwne wprost i na boki, w tył zaś — czerwone.

C. O pojazdach konnych.

§ 18. Nie wolno używać do zaprzęgu zwierząt chorych i okaleczonych, jak również bydła rogatego.

Zwierzęta w zaprzęgu winny być okiełznane. Uprząż powinna być w takim stanie, aby w każdym wypadku umożliwiała sprawne kierowanie pojazdem.

Zaprzęg w jednego konia powinien posiadać hołoble.

§ 19. Nie wolno jest pozostawiać na ulicy bez dozoru pojazdów zaprzężonych.

Postój na ulicy pojazdów bez zaprzęgu dopuszczony być może tylko za zezwoleniem policji po odpowiedniem ich zabezpieczeniu i oświetleniu z zapadnięciem zmroku.

§ 20. Za pojazdy osobowe uważane są pojazdy na resorach, względnie sanki, mogące pomieścić oprócz powożącego do trzech osób — jeżeli są zaprzężone w jednego konia i do czterech osób, jeżeli są zaprzężone w parę koni.

§ 21. Każdy pojazd osobowy powinien być zaopatrzony w dwie latarnie przepisowe (§ 17 ust. II), umieszczone po obu jego stronach.

§ 22. Za wozy ciężarowe uważane są wszelkie, pojazdy, przeznaczone do przewozu większej ilości osób (omnibusy) lub towarów.

§ 23. Każdy wóz ciężarowy winien być zaopatrzony w:

a) szybko i sprawnie działające na tylne koła hamulce, poruszane z siedzenia powożącego;

b) stały i wyraźny napis z imieniem, nazwiskiem i adresem właściciela wozu;

c) dwie latarnie przepisowe (§ 17 ust. II), umieszczone po obu jego bokach.

Wozy, przybywające czasowo z prowincji, mogą być zaopatrzone w jedną latarnię, umieszczoną z lewej strony.

§ 24. Przedmioty, wystające z tyłu poza wozem, należy opatrzyć w widoczne znaki w dzień, a wieczorem w latarkę dodatkową.

D. O rowerach

§ 25. Do krążenia po ulicach dopuszcza się jedynie rowery jedno i dwu-osobowe (tandemy), zaopatrzone w sprawnie działające hamulec, latarkę o bezbarwnem świetle na przodzie i dzwonek sygnałowy.

Używanie innych sygnałów, niż dzwonki, jest wzbronione.

§ 26. Każdy rower musi być zaopatrzony w tabliczkę z numerem, umieszczoną z tyłu, równolegle do kierownika.

Tabliczki tej nie wolno niczem zakrywać; winna być ona utrzymana w należytej czystości.

E. O samochodach.

§ 27. Z zapadnięciem zmroku każdy samochód, znajdujący się na ulicy winien posiadać światła: dwie latarnie o łagodnym blasku z przodu, oraz czerwoną z tyłu, po lewej stronie pojazdu.

Prócz tego tylna tablica ze znakiem rejestracyjnym winna być dokładnie oświetlona.

Motocykle (bez wózka) winny posiadać tylko jedno światło, umieszczone na przodzie.

Motocykle z wózkiem, oprócz światła na przodzie, powinny posiadać tylne światło, podobnie jak samochody.

§ 28. Jako dźwiękowy sygnał ostrzegawczy wolno jest kierowcom samochodów używać jedynie ręcznych trąbek o niskim tonie; motocyklistom — trąbek o wysokim tonie. Używanie innych sygnałów (gwizdki, syreny, piszczałki, klaksony) jest bezwzględnie niedopuszczalne.

Wzbronione jest również nadużywanie sygnału, który winien być stosowany jedynie dla niezbędnego ostrzeżenia osób pieszych i powożących.

§ 29. Wolny wydmuch tłumika winien być zawsze szczelnie zamknięty.

Kierowcy nie wolno wyjechać samochodem (motocyklem) na ulicę, o ile motor dymi wskutek przeoliwienia.

III. O POWOŻĄCYCH I KIERUJĄCYCH.

§ 30. Powożenie oraz kierowanie pojazdami mechanicznemi i innemi wzbronione jest osobom poniżej lat 18-tu, jak również osobom, które z powodu wad umysłowych lub cielesnych, oraz z powodu pijaństwa nie są zdatne do tego stale lub czasowo.

Władze powołane mogą, w wyjątkowych wypadkach, udzielić nieletnim, mającym powyżej 12-tu lat pozwoleń na jazdę na rowerach.

§ 31. Osoby kierujące lub powożące pojazdami zawodowo winny posiadać odpowiednie legitymacje, stwierdzające ich uprawnienie.

Wydawanie tych legitymacji uzależnione będzie od posiadania dostatecznych kwalifikacji moralnych oraz fizycznych i od pomyślnego wyniku egzaminów ze znajomości przepisów o ruchu ulicznym oraz umiejętności praktycznej w kierowaniu (powożeniu) pojazdem.

Osoby wymienione mogą być pozbawione prawa wykonywania swego zawodu, przy jednoczesnem odebraniu im właściwych legitymacji.

§ 32. Kierowcy dorożek samochodowych i powożący dorożkami konnemi podlegają specjalnym przepisom o odzieży, wyglądzie dorożek, krążeniu ich po mieście, miejscach stacjonowania, opłatach (taksach) pobieranych za przewóz i t. p. Przepisy te ustanawiają i ogłaszają władze powołane.

§ 33. Kierowcy samochodów, motocykli oraz rowerzyści winni ostrzegać za pomocą specjalnych sygnałów, inni powożący za pomocą głosu.

Jeżeli ostrzeżenie takie nie wystarczy, należy zwolnić bieg swego pojazdu lub zatrzymać go.

Powożącym nie wolno, w czasie jazdy, wypuszczać z rąk lejcy (cugli), rowerzystom — kierownika.

§ 34. Motorniczych tramwajowych obowiązują ogólne przepisy o ruchu ulicznym z uwzględnieniem tych, które wynikają ze specjalnych właściwości ruchu tramwajowego.

W razie chwilowego zatrzymania ruchu ulicznego wogóle, lub wozów tramwajowych na linji w szczególności, należy wozy tramwajowe tak ustawić, aby co trzy wozy był pozostawiony 4-o metrowy odstęp.

Wozów tramwajowych nie wolno zatrzymywać na skrzyżowaniach ulic oraz na zakrętach, z wyjątkiem potrzeby spowodowanej wypadkiem.

IV. O RUCHU ULICZNYM.

A. W ogólności.

§ 35. Każdy, znajdujący się na ulicy winien tak się zachowywać, aby z jego powodu nie nastąpiło zatamowanie ruchu ulicznego: kołowego lub pieszego.

Za tamowanie ruchu uważanem będzie nie tylko zupełne wstrzymanie ruchu, lecz również utrudnienie go pod jakimkolwiek względem.

§ 36. Wszyscy znajdujący się na ulicach winni stosować się do: a) wszelkich zarządzeń i wskazówek funkcjonarjuszów policji, których polecenia muszą być niezwłocznie wykonywane, oraz b) do wszystkich znaków stałych i napisów regulujących ruch.

§ 37. Zarówno na jezdni jak i na chodnikach cały ruch uliczny odbywa się wyłącznie po prawej stronie.

Przejeżdżanie na lewą stronę jezdni jest wzbronione.

§ 38. Pierwszeństwo drogi posiadają: policja, straż ogniowa, pogotowie ratunkowe, oddziały wojsk, orszaki pogrzebowe i inne pochody.

Wzbronione jest przecinanie pochodów, zwłaszcza zaś grup dzieci i młodzieży szkolnej.

§ 39. Na ulicach nie wolno zozostawiać bez opieki dzieci poniżej wieku szkolnego i chorych umysłowo.

Nie wolno również urządzać wyścigów pojazdów i osób, zabaw, gier.

Na odbycie wyścigów dla celów sportowych oraz zabaw należy uzyskać zezwolenie odpowiednich władz.

§ 40. Wzbronione jest czepianie się oraz wskakiwanie i wyskakiwanie z pojazdów, będących w ruchu.

§ 41. Wszelkie zwierzęta kąsające muszą mieć kagańce.

Zwierząt narownych, płochliwych, bijących, nie wolno jest używać do zaprzęgu; przy prowadzeniu ich luzem należy zachować odpowiednie środki ostrożności.

Psy muszą być zawsze prowadzone na smyczy.

§ 42. Dla pędzenia bydła, w ilości ponad dwie sztuki, należy uzyskać piśmienne zezwolenie władz powołanych, które wyznaczą przytem: czas, kierunek drogi oraz ilość przewodników, z których jeden (główny) będzie odpowiedzialny za przestrzeganie porządku.

Zwierzęta pociągowe należy prowadzić po trzy sztuki najwyżej, powiązane ze sobą razem przy pysku.

§ 43. Transportowanie zwierząt dzikich (niebezpiecznych) może się odbywać przy zachowaniu należytych środków ostrożności.

B. O ruchu pieszym.

§ 44. Osoby idące korzystać muszą wyłącznie z chodników, a na jezdnię mogą wkraczać tylko w razie przechodzenia na drugą stronę ulicy.

Przejścia po przez jezdnię należy dokonać jaknajkrótszą drogą w pobliżu skrzyżowania ulic.

Przechodzić przez jezdnię należy krokiem przyśpieszonym i zwracając uwagę najprzód na pojazdy nadjeżdżające z lewej, a następnie z prawej strony.

Usłyszawszy nawoływanie lub sygnał ostrzegawczy, należy obejrzeć się w kierunku głosu lub też zatrzymać się, aby dać drogę pojazdowi.

Nie wolno przebiegać jezdni.

§ 45. Tamowanie ruchu pieszego na chodnikach przez zatrzymywanie się w miejscach nieodpowiednich jest wzbronione.

Osoby oczekujące na tramwaj (autobus, omnibus) winny stać na chodniku tuż przy przystanku, lub na miejscu specjalnie do tego wyznaczonym, nigdy zaś na jezdni.

§ 46. Chodzenie w grupach więcej jak po trzy osoby obok siebie jest wzbronione.

Na wąskich chodnikach nie wolno jest iść więcej, niż dwu osobom obok siebie.

Wzbronione jest również trzymanie się pod rękę trzech osób idących obok siebie.

Większe grupy osób mogą posuwać się chodnikiem parami.

§ 47. Laski, parasole itp. przedmioty należy tak nosić, aby nie przeszkadzały innym.

Osobom, niosącym ciężary oraz osobom w ubraniach plamiących nie wolno, w razie dużego ruchu pieszego, korzystać z chodnika.

§ 48. Stanie oraz chodzenie wzdłuż jezdni jest wzbronione. Wyjątek stanowią: osoby niosące ciężary, prowadzące zwierzęta lub wózki ręczne, osoby w ubraniach plamiących oraz pochody, orszaki i oddziały, które winny się posuwać wzdłuż jezdni tuż przy prawym chodniku.

Grupy takie winny posiadać przewodnika, który kieruje niemi i jest odpowiedzialnym za przestrzeganie porządku.

§ 49. Jeżeli są umieszczone znaki, regulujące ruch osób pieszych przez jezdnię, bądź na chodniku, lub jeżeli są wytknięte stałe miejsca do przechodzenia przez jezdnię, osoby piesze winny bezwzględnie stosować się do nich.

C. O ruchu kołowym.

§ 50. Pojazdy, posuwające się wolno (wozy ciężko ładowne, wózki ręczne, rowery i inne) winny zajmować miejsce na jezdni przy samym chodniku (prawym); dalej powinny się posuwać pojazdy szybsze (samochody ciężarowe i pojazdy osobowe konne); wreszcie najbliżej środka jezdni — samochody osobowe i motocykle.

§ 51. Pojazdy powinny się posuwać z umiarkowaną szybkością.

Szybkość dla konnych pojazdów osobowych, samochodów ciężarowych i autobusów wynosi do 12 kilometrów na godzinę; dla samochodów osobowych i motocykli — do 25 kilometrów na godzinę.

W razie ślizgawicy i błota szybkość wszystkich pojazdów winna być zmniejszona.

§ 52. Wszelkie pojazdy obowiązane są jechać wolno (stępa): 1) Na skrzyżowaniach ulic i przed przystankami tramwajowemi; 2) przy wjeździe i wyjeździe z bramy; 3) na wąskich ulicach; 4) poczas mgły lub ciemności i 5) wszędzie tam, gdzie szybka jazda może zakłócić porządek ruchu lub zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

§ 53. Nie wolno nikomu zajeżdżać drogi.

Wyprzedzać jadącego należy z lewej strony.

Tramwaje wyprzedza się na prawo. Wyprzedzanie wozów tramwajowych z lewej strony dozwolone jest tylko wówczas, jeżeli szyny tramwajowe znajdują się tuż przy samym chodniku.

Wzbronione jest wyprzedzanie na skrzyżowaniach ulic, mostach i znacznych spadkach oraz przed przystankami tramwajowemi.

§ 54. Pojazdom nie wolno jeździć po szynach tramwajowych.

§ 55. Skręcać w poprzeczną ulicę w prawo, należy małym łukiem przy brzegu prawego chodnika. Skręcać w lewo należy dużym łukiem, trzymając się jak najbliżej prawego chodnika i objeżdżając punkt skrzyżowania się ulic (posterunek policyjny, latarnię, słup, wysepkę, skwer i t. p.).

§ 56. Na skrzyżowaniach ulic pierwszeństwo drogi (przejazdu) przysługuje pojazdowi, zdążającemu ulicą główną.

Na skrzyżowaniu dwu jednakowych ulic pierwszeństwo drogi ma pojazd nadjeżdżający z prawej strony.

Za ulicę główną w powyższem znaczeniu uważa się ulicę, po której przechodzi linja tramwajowa.

§ 57. O zamiarze zatrzymania się lub zwolnienia jazdy należy zawczasu uprzedzić jadących z tyłu za pomocą podniesienia ręki.

Mając zamiar skręcić na lewo, należy obejrzeć się, bądź wysunąć rękę na lewo.

§ 58. Zatrzymywanie się pojazdów dozwolone jest tylko przy samym brzegu (prawego) chodnika.

Przed gmachem i lokalami publicznemi oczekiwać wolno tylko w miejscach wyznaczonych w tym celu przez władze. Dorożkom, oczekującym na kurs, wolno stacjonować jedynie w miejscach w tym celu wyznaczonych (staciach) i to w ilości ściśle określonej dla danej stacji.

§ 59. Pojazdom nie wolno oczekiwać lub zatrzymywać się przed przystankami tramwajów i autobusów, na skrzyżowaniach ulic oraz bliżej niż 5 metrów przed narożnikiem lub przystankiem. Zatrzymanie się w tych miejscach dopuszczalne jest jedynie ze względu na potrzeby ruchu.

Pojazd zatrzymujący się przed wejściem do urzędu, dworca kolejowego, ogrodu, kina, hotelu, restauracji, cukierni i t. p. miejscami licznie uczęszczanemi, winien możliwie szybko odjechać, aby ustąpić miejsca innemu pojazdowi lub zdążającej publiczności.

Opłata za przejazd w tych wypadkach winna być uregulowana zanim dorożka zatrzyma się przed lokalem publicznym.

§ 60. Nie wolno jest stawać dwom pojazdom obok siebie; wyjątek stanowi potrzeba, przełożenia ładunku i t. p., a i to, jeżeli na jezdni pozostaje tyle wolnego miejsca, że jeszcze dwa pojazdy mogą się wyminąć.

§ 61. Po przeciwnych stronach jezdni równolegle mogą się zatrzymywać pojazdy jedynie wówczas, jeżeli pomiędzy niemi pozostaje dosyć miejsca dla jednoczesnego przejazdu jeszcze dwóch pojazdów.

§ 62. Naładowywanie i wyładowywanie pojazdów winno się odbywać tak, aby nie przeszkadzało ruchowi ulicznemu oraz aby

trwało możliwie jak najkrócej i zajmowało jak najmniej miejsca na ulicy.

§ 63. Jeżeli pojazd zostanie unieruchomiony, należy zająć się niezwłocznie usunięciem go. Pozostawienie tymczasowe pojazdów lub ich ładunku na ulicy dopuszczonem być może tylko za zezwoleniem policji.

Zwierzęta, których w razie wypadku nie można zaraz postawić na nogi, winny być natychmiast usunięte. Jeżeli powożący lub ich właściciel nie uskuteczni tego, mogą to zrobić władze powołane na ich koszt.

§ 64. Z zapadnięciem zmroku (z chwilą zapalania latarń ulicznych), przy pojazdach należy zapalić latarnie.

§ 65. O ile warunki terenu lub szczególne okoliczności tego wymagają, powożący winien posługiwać się hamulcem.

§ 66. Kierowcom samochodów i motocykli nie wolno urządzać jazd próbnych w śródmieściu i na ulicach o dużym ruchu.

Na przejazd przez ulice samochodów wyścigowych należy uzyskać każdorazowo zezwolenie władz powołanych.

V. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

§ 67. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem §§ 12 i 28, które wchodzą w życie w trzy (3) miesiące i §§ 17, 21 i 23, które wchodzą w życie w sześć (6) miesięcy od chwili ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

§ 68. Winni przekroczenia niniejszych przepisów ulegną, na zasadzie art. 21 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P., Nr. 89, poz. 646) karze grzywny do wysokości 500 zł lub aresztu do 2-ch miesięcy, o ile dane przekroczenie nie podlega surowszemu przepisowi karnemu.

Warszawa, dnia 15 maja 1925 r.

Komisarz Rządu na m. st. Warszawę: (—) *J. Jarmułowicz*

82. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI.—2670 z dnia 27. 10. 1925 r. w sprawie dopuszczenia silnych świateł samochodowych na niektórych ulicach miast.

Do wszystkich PP. Wojewodów, P. Delegata Rządu w Wilnie i P. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Paragraf 6 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587) zabrania stosować reflektory lub latarnie oślepiające w miejscowościach zamieszkałych, posiadających oświetlenie publiczne.

Tymczasem niektóre ulice w miastach na obszarze Rzeczypospolitej, aczkolwiek posiadają oświetlenie w postaci latarń gazowych, a nawet elektrycznych, jednakże są oświetlone zupełnie niewystarczająco tak, że kierowca samochodowy, jadący z szybkością prze-

pisaną § 32 powołanego na wstępie Rozporządzenia, nie ma możności rozpoznania drogi, bądź też zauważenia przeszkód lub przedmiotów, znajdujących się na jezdni. Takie niewystarczające oświetlenie ulic miejskich nie zabezpiecza przed możliwością katastrofy ani jadących w samochodzie, ani też przechodniów.

Uznając, że niewystarczające oświetlenie ulic miejskich nie może być uważane za odpowiadające przepisowi ustępu trzeciego § 6 wymienionego Rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r., Ministerstwo Robót Publicznych, w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, upoważnia Pana Wojewodę do wydawania przepisów w myśl § 2 Rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 r., zezwalających kierowcom samochodowym zapalać silne światło wyjątkowo na poszczególnych niedostatecznie oświetlonych ulicach miast.

Zaznacza się przytem, że zapalanie silnych świateł może mieć miejsce tylko na rzeczywiście niedostatecznie oświetlonych ulicach, oraz że w miarę zmian ilości światła na poszczególnych ulicach, należy wprowadzać zmiany w rozporządzeniach, wydawanych na podstawie niniejszego upoważnienia.

Rozporządzenia te winny być obwieszczane w sposób wskazony w art. 3 Ustawy z dnia 7. X. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656).

Kierownik Ministerstwa: (—) *Rybczyński*

83. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI.—1956, z dnia 25. VII. 1925 r. w sprawie rejestracji samochodów, zakupionych w Gdańsku, lub tam poprzednio zarejestrowanych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych, względnie Wydziałów Robót Publicznych).

Do Urzędu Delegata Rządu w Wilnie (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych).

Do Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę.

W związku z wątpliwościami, podniesionemi przez niektóre Urzędy prowadzące rejestrację samochodów, jakie wymagania mają stawiać co do dowodów celnych, wymienionych w punkcie 3 § 12 Rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 o ruchu samochodów (Dz. Ust. R. P. Nr. 65, poz. 587), jeżeli zgłoszono do rejestracji samochód zakupiony w Gdańsku, lub tam poprzednio zarejestrowany, — Ministerstwo wyjaśnia, że od wszystkich do rejestracji zgłoszonych samochodów, należy bezwarunkowo żądać dowodu oclenia.

Za Kierownika Ministerstwa: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

84. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI.—1322, z dnia 4-go listopada 1925 r. w sprawie statystyki ruchu drogowego.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (z wyjątkiem śląskiego).

Do Delegatury Rządu w Wilnie.

Celem zebrania danych statystycznych o ruchu na drogach państwowych z twardą nawierzchnią (bitych i brukowanych) zarzą-

dzam perjodyczne przeprowadzanie pomiarów ruchu na tych drogach, według zasad, szczegółowo rozwiniętych w instrukcji załączonej do niniejszego okólnika, — a mianowicie:

1. Przeprowadzanie pomiarów należy rozpocząć w sobotę, dnia 2-go stycznia 1926 r. na całym obszarze Rzeczypospolitej i prowadzić do dnia 6-go grudnia tegoż roku;

2. Całoroczny okres pomiarów winien być następnie powtarzany co trzy lata, czyli że drugi całoroczny okres pomiarów rozpocznie się dnia 2-go stycznia 1929 r.;

3. Całoroczny okres pomiarów będzie się składał z 14 dwudziestoczterogodzinnych okresów pomiarowych, przypadających na wszystkie pory roku i wszystkie dni w tygodniu;

4. Zapisy spostrzeżeń na posterunkach obserwacyjnych mają być dokonywane przez dróżników i stróżów mostowych;

5. Zasadniczo każdy dróżnik ma przeprowadzać zapisy na odcinku drogi przez niego doglądanym, przytem w jednym 24 godzinnym okresie pomiarowym w pobliżu jednego krańca odcinka, a w następnym okresie w pobliżu drugiego krańca.

O ile wskutek miejscowych warunków utożsamienie odcinka drogi dróżnika z odcinkiem pomiarowym ruchu niedokładnie charakteryzowałoby gęstość ruchu, w drodze wyjątku dopuszczalne są odstępstwa wedle uznania Okr. Dyr. R. P. (Wydziału Rob. Publ.)

6. Następujące jednostki ruchu należy zapisywać podczas zbierania spostrzeżeń:

a) zaprzęgi konne,
b) motocykle,
c) samochody osobowe,
d) samochody ciężarowe i autobusy,
e) inne ciężkie lub niezwykłe jednostki.

7. Po zebraniu od dróżników zapisów, dokonanych podczas pierwszego 24-godzinnego okresu pomiarowego, kierownicy zarządów drogowych winni wciągnąć ilości każdej jednostki ruchu do formularza według załączonego wzoru, powtórzyć to samo dla następnych trzynastu okresów i wyprowadzić średnie roczne ilości dla 24-godzinnego okresu pomiarów czyli jednej doby na danym odcinku drogi;

8. Po zgrupowaniu formularzy według dróg w porządku kilometrów winni kierownicy zarządów drogowych przesłać cały materjał w 2-ch egzemplarzach do Okr. Dyr. Rob. Publ. (Wydziału Rob. Publ.) nie później niż 31 grudnia w roku pomiarów a Dyrekcje (Wydziały) Rob. Publ. przedstawią jeden egzemplarz do Ministerstwa R. P. nie później niż 15-go stycznia roku następnego po roku pomiarowym.

9. Ministerstwo opracuje w następstwie cały materjał uzyskany w sposób wyżej wymieniony.

Zwracam uwagę na to, że praca, włożona w przeprowadzenie statystyki ruchu drogowego, wyda rezultaty dodatnie tylko wtedy, gdy będzie wykonana sumiennie i wszędzie jednolicie.

Dlatego też nie powiny mieć miejsca żadne odstępstwa od sposobów i terminów, wskazanych w okólniku i instrukcji, jedynie oprócz wymienionego powyżej w p. 5.

Dokładność pracy dróżników w dni zapisane winna być sprawdzana przez personel techniczny Dyrekcji (Wydziału) i zarządów drogowych.

Ministerstwo roześle Dyrekcjom (Wydziałom R. P.) księgi z kartkami dla zapisów i formularze, lecz nie czekając na to polecam bezzwłocznie wydać zarządzenia o należytem przygotowaniu służby drogowej dla nowego obowiązku.

Dodatkowe wynagrodzenie dróżników za nadliczbowe i nocne godziny pracy należy pokrywać z bieżących kredytów, asygnowanych na utrzymanie dróg państwowych.

Kierownik Ministerstwa: (—) *Rybczyński*

Załącznik

Instrukcja
o przeprowadzeniu pomiarów ruchu na drogach Państwowych o twardej nawierzchni (bitych i brukowanych).

Ministerstwo Robót Publicznych zarządzając zbieranie danych statystycznych o ruchu drogowym wedle zasad, wskazanych w okólniku Nr. XI.—1322/25, a rozwiniętych w niniejszej instrukcji, ma na celu otrzymanie materjału porównawczego, który pozwalałby sądzić o ruchu na poszczególnych drogach państwowych z dokładnością dostateczną dla celów racjonalnej gospodarki drogowej.

Terminy przeprowadzania zapisów: punkty 1, 2 i 3 okólnika.

Dokonywanie zapisów na wszystkich drogach państwowych o twardej nawierzchni ma się rozpocząć wszędzie jednocześnie w sobotę dnia 2-go stycznia 1926 r. o godzinie 6-ej rano i ma być prowadzone bez przerwy przez 12 godzin, t. j. do godziny 6 wieczór, (zapis dzienny); następnie ma być ponownie podjęte w niedzielę, dnia 3-go stycznia o godzinie 6 wieczorem i prowadzone bez przerwy przez 12 godzin do godz. 6-ej rano 4-go stycznia (zapis nocny).

W ten sposób otworzy się z zapisu dziennego i nocnego pierwszy 24-godzinny okres pomiarowy, a w ciągu roku takich okresów ma być 14, z przerwami po 26 dni między jednym i drugim, rozpoczynających się o godzinie 6 rano w następujące dni:

I Okres	w sobotę, dn. 2 stycznia 1926	II Okres	we czwartek, dnia 28 stycznia
III „	we wtorek, dnia 23 lutego,	IV „	w niedzielę, dnia 21 marca.
V „	w piątek, dnia 16 kwietnia,	VI „	w środę, dnia 12 maja,
VII „	w poniedziałek, dn. 7 czerwca,	VIII „	w sobotę, dnia 3 lipca,
IX „	w czwartek, dnia 29 lipca,	X „	we wtorek, dnia 24 sierpnia,
XI „	w niedzielę, dnia 19 września,	XII „	w piątek, dnia 15 października,
XIII „	w środę, dnia 10 listopada.	XIV „	w poniedziałek, dnia 6 grudnia,

Całoroczne zapisy pomiarów zostaną zakończone we wtorek dnia 7-go grudnia 1926 r. o godz. 6 wieczorem, a będą wznowione dnia 2-go stycznia 1929 r., potem dnia 2-go stycznia 1932 r. i t. d.

Żadne odstępstwa od wymienionych terminów, czy to ze względu na warunki atmosferyczne i t. p. przyczyny, są niedopuszczalne.

Czynności i rozmieszczenie obserwatorów: punkty 4 i 5 okólnika.

Wykonywując rolę obserwatorów ruchu, dróżnicy winni przy przejeździe pojazdów stawiać kreski w odpowiednich rubrykach ksiąg następującego wzoru:

Księga Nr. .....

Stronica Nr. .....

Województwo .....

Powiat .....

Droga państwowa Nr. ..... (wymienić początkowy i końcowy punkt drogi)

Odcinek od ..... klm. do ..... klm. dróżnika ..... (imię i nazwisko)

Punkt obserwacyjny na ..... klm. — Szerokość twardej nawierzchni w mtr. .....

Data pomiarów ruchu

dnia .....

od godz. ..... do godz. .....

stan pogody .....

Wozy próżne i pojazdy osobowe zaprzężone w liczbę koni:			Wozy ładowne zaprzężone w liczbę koni:				Motocykle	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe i autobusy		Inne ciężkie lub niezwykłe jednostki
1	2	3 i więcej	1	2	3	4 i więcej			próżne	ładowne	

Obserwator dróżnik winien robić zapisy w ciągu jednego 24-godzinnego okresu pomiarowego w pobliżu jednego krańca odcinka, a w ciągu następnego w pobliżu drugiego krańca odcinka.

Punktów obserwacyjnych nie należy wybierać w obrębie miasteczek i wsi, a koszarki drogowe mogą służyć za punkty obserwacyjne, o ile leżą blisko krańców odcinków.

Jednostki ruchu, podlegające zapisom: punkt 6 okólnika.

Pojazdy konne i samochody, jadące letnią drogą, gdzie one obok drogi bitej istnieją, należy zapisywać do wykazów, jak gdyby szły po samej drodze bitej.

Zaprzęgi konne zostają rozdzielone na dwie zasadnicze kategorje: 1) wozy z ładunkiem i 2) wozy próżne, z oznaczeniem przy każdej kategorji liczby zaprzężonych koni.

Nazwa „wozu" obejmuje wszelkie jego rodzaje — gospodarskie i towarowe. Pojazdy osobowe (powozy, bryczki i t. p.), zajęte czy próżne, bez względu na rodzaj, zostają przyrównane do kategorji wozów próżnych.

Konne omnibusy, zajęte czy próżne, należy zapisywać do rubryki wozów ładownych.

Przy motocyklach nie bierze się pod uwagę, czy jadą z przyczepnym wózkiem, czy bez niego.

Do ostatniej rubryki „Inne ciężkie lub niezwykłe jednostki" winny być zapisywane samochody ciężarowe z przyczepkami, traktory, pługi motorowe, lokomobile, tłukarki motorowe, armaty i t. p., z wypisaniem nazwy, ilości i ciężaru w tonach. O odnośne informacje należy zwracać się do prowadzącego te pojazdy i maszyny.

Czynność Kierowników Zarządów Drogowych — punkt 7 i 8 okólnika.

Kierownicy zarządów drogowych winni przed rozdaniem ksiąg dla zapisów ponumerować je i wypełnić nagłówki pierwszej stronicy.

Obowiązki wciągania zebranych zapisów do formularza oraz sam układ formularza nie wymagają dodatkowych wyjaśnień. Zaznacza się jednak, że w formularzach, wypełniając nagłówek „odcinek od . . . . klm. do klm. . . . ", należy dla ułatwienia orjentacji dopisywać w nawiasach wiadomości, na którym kilometrze danego odcinka leży jakaś miejscowość.

Załącznik do instrukcji o przeprowadzaniu pomiarów ruchu.

REZULTAT POMIARÓW RUCHU W ROKU .....

Województwo ..... Powiat ..... Droga państwowa Nr. .....

(wymienić początkowy i końcowy punkt drogi) Odcinek od ..... km. do ..... km. Szerokość twardej nawierzchni w mtr. .....

Nr porządkowe pomiarów 24 godzinnych.	Daty pomiarów	Ilości jednostek konnych					Ilości jednostek mechanicznych					UWAGI
		Wozy próżne i pojazdy osobowe	Wozy ładowne zaprzężone				Motocykle	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe i autobusy		Inne ciężkie lub niezwykłe jednostki	
			w 1 konia	w 2 konie	w 3 konie	w 4 konie			próżne	ładowne		
I	2. I. dzienny 12-to godzinny											
	3—4. I. nocny 12-to godzinny											
II	28. I. dzienny 12-to godzinny											
	29—30. I. nocny 12-to godzinny											
XIII	10. XI. dzienny 12-to godzinny											
	11—12. XI. nocny 12-to godzinny											
XIV	6. XII. dzienny 12-to godzinny											
	7—8. XII. nocny 12-to godzinny											
RAZEM (A)												
Średnie liczby za 1 dobę (A : 14)												

85. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 7 sierpnia 1925 r. Nr. BP. 5891/25 r. w sprawie sygnałów ręcznych przy regulowaniu ruchu samochodowego.

Do P. Wojewody (wszystkich), P. Delegata Rządu w Wilnie oraz P. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Wzmagający się stale ruch samochodowy i coraz większa liczba samochodów wymagają odpowiednich zarządzeń w celu należytego regulowania ruchu samochodów i wogóle ruchu kołowego przez powołane do tego organa policji państwowej. Regulowanie to odbywa się za pomocą sygnałów ręcznych dawanych przez funkcjonarjuszy policji państwowej. Ze względu na to, że ruch samochodowy nie ma charakteru lokalnego i koniecznem jest, aby kierowcy samochodowi nie byli wprowadzeni w błąd przez odmienne sygnały w różnych miejscowościach, sygnały te winny być jednolite na całym obszarze Państwa.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych zaaprobowało w tym celu sygnały używane już obecnie z dobrym wynikiem przez policję państwową w m. st. Warszawie. Załączając opis rzeczonych sygnałów, Ministerstwo poleca wydać odpowiednie instrukcje organom policji w celu ich stosowania, przyczem zaznacza się, że sygnałów tych nie należy nadużywać bez potrzeby. Jednocześnie sygnały te należy podać do wiadomości oraz wprowadzić obowiązek kierowców i powożących stosowania się do nich w trybie przewidzianym przez art. 3 ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. Ust. Nr. 89, poz. 656) i na podstawie § 2 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. Ust. 65, poz. 587), względnie § 3 rozporządzenia z dnia 26 czerwca 1924 r. (Dz. Ust. Nr. 61, poz. 611) oraz w rozwinięciu postanowień ustępu trzeciego § 29-go i ewent. ustępu siódmego § 33-go rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r.

Odnośne rozporządzenia winny przewidywać sankcję karną w myśl postanowień wyżej przytoczonej ustawy.

Za Ministra: *W. Jaszczołt*, Dyrektor Departamentu.

Załącznik

SYGNAŁY UŻYWANE PRZEZ POLICJĘ PRZY REGULOWANIU RUCHU KOŁOWEGO W M. ST. WARSZAWIE.

A. SYGNAŁY „STÓJ" (STOP).

Nr. 1. Celem zatrzymania pojazdu zbliżającego się z przodu należy podnieść lewą rękę na całą długość powyżej lewego ramienia z dłonią zwróconą do zbliżającego się pojazdu.

Gdy zbliżają się dwa pojazdy zbiegającemi krzyżującemi się drogami, a tylko jeden ma być zatrzymany, policjant powinien być zwrócony twarzą do tego pojazdu, który ma być zatrzymany, dla wyraźnego zaznaczenia, że sygnał odnosi się do niego.

Nr. 2. Celem zatrzymania pojazdu zbliżającego się z tyłu należy wyciągnąć prawą rękę poziomo na wysokości ramienia z wierzchem dłoni zwróconym do pojazdu.

Uwaga: Sygnał Nr. 1 może być dany lewą ręką, jak również sygnał Nr. 2, o ileby okoliczności tego wymagały, lecz znaczenie sygnałów musi być zawsze jednakowe.

Nr. 3. Celem zatrzymania pojazdów zbliżających się jednocześnie z przodu i z tyłu należy wyciągnąć obydwie ręce jak opisano pod Nr. 1 i 2.

Uwaga: Zatrzymując pojazd zbliżający się z tyłu posterunkowy musi się upewnić, czy sygnał został zauważony, zanim się odwróci tyłem do nadjeżdżającego, a to celem uniknięcia wypadków.

B. SYGNAŁY „RUSZAJ".

Nr. 4. Celem puszczenia pojazdu zatrzymanego sygnałem Nr. 1 skinąć prowadzącemu ręką bliższą pojazdu. W razie potrzeby odwrócić się trochę do powożącego, aby wiedział, że sygnał jest dla niego przeznaczony.

Nr. 5. a) Początek sygnału. b) Koniec sygnału.

Celem przepuszczenia pojazdu przed sobą zrobić łukowy ruch ręką przed korpusem dopóki prawie nie dotknie drugiego ramienia. Sygnał winien być dany ręką wyciągniętą, a nie samem przedramieniem lub dłonią, ręka podczas całego ruchu powinna znajdować się na wysokości ramienia.

A. SYGNAŁY „STÓJ“ (STOP)

Nr. 1.



Nr. 2.



B. SYGNAŁY „RUSZAJ“

Nr. 4.



Nr. 5a.



A. SYGNAŁY „STÓJ“ (STOP)

Nr. 1.



Nr. 2.



Nr. 3.



B. SYGNAŁY „RUSZAJ“

Nr. 4.



Nr. 5 a.



Nr. 5 b.



ROZDZIAŁ V.

PRZEPISY TECHNICZNE.

86. Wzór do obliczenia otworów przepustów.

Obliczenie otworu przepustu.

Droga ..... Kilometr..... Nazwa strumienia.....

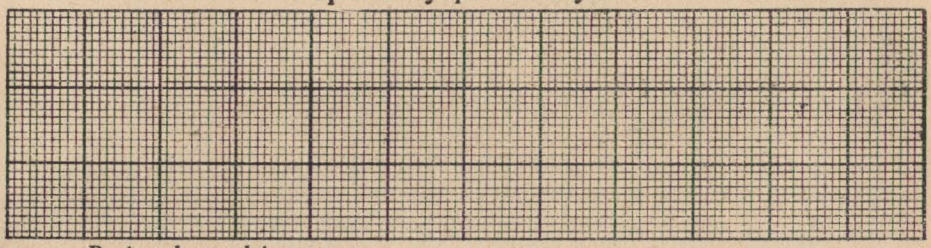
Wysokość nasypu H = ... mtr. Przyjęty otwór przepustu *l* ..... mtr.

Powierzchnia dorzecza Ω = ... km.^{2} Długość dorzecza N ..... km.

Średni spadek dorzecza od wododziału do przepustu i_0 = ...

Spadek łożyska na długości 200 mtr. przed i za przepustem i = ...

Poprzeczny profil łożyska.



Poziom krawędzi nasypu .....

Ilość przepływu wody według wzoru Köstlin'a $Q = 16\Omega k$ mtr.^{3}/sek., (gdzie k*) spółczynnik zależny od długości i spadku dorzecza).

Przyjęte k = ..., wtedy Q = ... mtr.^{3}/sek.

Dla tej ilości przepływu, przy danym spadku i przekroju łożyska, znajdujemy za pomocą prób poziom zwierciadła dopływającej wody = ...

Powierzchnia otrzymanego przekroju przepływu ω = ... mtr.^{2}

Zwilżony obwód przekroju P = ... mtr.

Hydrauliczny promień przekroju $R = \frac{\omega}{p}$ = ... mtr.

Według wzoru Darcy-Bazin'a średnia szybkość przepływu.

$$v = c\sqrt{i}\ \text{mtr./sek.} \qquad \text{gdzie } c = \frac{R}{\sqrt{\alpha R + \beta}}$$

*) k dla długości dorzecza N do 3,5 kl. 1/2
" " " " " 3,5—7 ..... 3/8—1/4
" " " " " 7—10,5 ..... 3/16
" " " " " 10,5—14 ..... 1/8
" " " " " 14—17,5 ..... 1/16

O ile spadek dorzecza nie przewyższa 0,005 spółczynnik k może być dwukrotnie zmniejszony

Wartości spółczynników α i β zależne są od szorstkości koryta i wynoszą:
1) dla kanałów niewykładanych: $\alpha_1 = 0{,}00028$; $\beta_1 = 0{,}0006$.
2) dla kanałów o ścianach z kamienia zwykłego: $\alpha_2 = 0{,}00024$, $\beta_2 = 0{,}0006$.

Dla R = ... z załączonych tablic Nr. 1 lub Nr. 2 w zależności od rodzaju łożyska otrzymujemy c = ... i $v = c\sqrt{i}$ = ...

Stąd ilość przepływu wody $q = \omega\ v$ = ... co różni się niewiele od ilości przepływu Q = ... mtr.^{3}, określonego według wzoru Köstlin'a, t. j. przyjęty powyżej poziom dopływającej wody uważany za odpowiedni.

Największa głębokość wody a = ... mtr.

Dopuszczając szybkość prądu na dnie łożyska przepustu w = ... mtr./sek. przy wzmocnieniu takowego za pomocą ..... znajdujemy z tablicy Nr. 3 odpowiednią średnią szybkość przepływa wody w przepuście v_0 = ...

Mając daną ilość przepływu Q = ... mtr.^{3}/sek. i dopuszczając średnią szybkość v_0 = ..., znajdujemy według wzoru Bressa'a światło przepustu: $l_0 = \frac{10{,}9\ Q}{v_0^3}$ = ... mtr., odpowiadające największej zdolności przepływowej przepustu.

Przyjmujemy ostatecznie otwór przepustu l = ... mtr.

Średnią szybkość przepływu wody w przepuście otrzymamy z tegoż samego wzoru Bress'a wstawiając przyjęte l.

$$v_1 = \sqrt[3]{\frac{10{,}9 \cdot Q}{l}} = \text{.....} \text{ mtr.}$$

Wysokość zwierciadła spiętrzonej wody nad dnem przepustu

$y = 0{,}1259\ v_1^2$ = ... mtr., t. j. $y > a$ = ...

Wysokość od dna przepustu do klucza sklepienia

H_1 = ... mtr. $y. >$

Znalezione wymiary przepustu odpowiadają największej zdolności przepływowej przy szybkości.

v_1 = ... mtr./sek.

Wysokość warstwy wody przepływającej w przepuście

$$\eta = 0{,}10193\ v_1^2$$

Potrzebny spadek i_1 dna przepustu otrzymamy, stosując wzór Darcy-Bazin'a dla kanałów o ścianach z kamienia zwykłego:

$i_1 = \frac{v_1^2}{c^2}$, gdzie spółczynnik c jest zależny od promienia hydraulicznego R_1 przekroju przepływu wody w przepuście.

Dla $R_1 = \frac{l \cdot \eta}{l + 2\eta}$ = ... z załączonej tablicy Nr. 2 otrzymamy C = ...

..... t. j. $i_1 = \frac{v_1^2}{c^2}$ .....

Gdyby przy przyjętej szybkości w przepuście wypadło, że

$$y \leq a,$$

wtedy, przyjmując, że poziom wody przepływającej w przepuście jest taki sam, jak przed przepustem, t. j. szybkość przepływu pozostaje bez zmiany, wielkość otworu przepustu, obliczymy według wzoru:

$$l = \frac{Q}{\mu\ a\ v} = \frac{\omega}{\mu\ a} = 1{,}176\ \frac{\omega}{a}$$ (spółczynnik przepływu $\mu = 0{,}85$; $\frac{l}{\mu} = 1{,}176$).

Tablica Nr. 1.

Wartości spółczynnika c_1 we wzorze Darcy-Bazin'a $v = c_1 \sqrt{i}$ dla łożysk niewykładanych

$$c_1 = \frac{R}{\sqrt{\alpha . R + \beta}} \qquad \alpha_1 = 0{,}00028 \qquad \beta_1 = 0{,}00035$$

R	c_1	R	c_1	R	c_1	R	c_1	R	c_1
0,000	0,000	0,310	14,832	0,610	26,754	0,910	37,077	3,100	88,825
0,010	0,532	0,320	15,281	0,620	27,093	0,920	37,322	3,200	90,652
0,020	1,062	0,330	15,751	0,630	27,439	0,930	37,637	3,300	92,453
0,030	1,585	0,340	16,121	0,640	27,825	0,940	37,964	3,400	94,183
0,040	2,105	0,350	16,536	0,650	28,236	0,950	38,260	3,500	95,969
0,050	2,621	0,360	16,981	0,660	28,571	0,960	38,585	3,600	97,667
0,060	3,133	0,370	17,370	0,670	28,904	0,970	38,909	3,700	99,382
0,070	3,640	0,380	17,774	0,680	29,260	0,980	39,200	3,800	101,064
0,080	4,145	0,390	18,123	0,690	29,613	0,990	39,536	3,900	102,713
0,090	4,649	0,400	18,610	0,700	29,966	1,000	39,841	4,000	104,329
0,100	5,144	0,410	19,016	0,710	30,342	1,100	42,885	4,100	105,943
0,110	5,687	0,420	19,444	0,720	30,664	1,200	45,819	4,200	107,526
0,120	6,128	0,430	19,815	0,730	31,064	1,300	48,653	4,300	109,082
0,130	6,616	0,440	20,230	0 740	31,356	1,400	51,395	4,400	110,608
0,140	7,106	0,450	20,642	0,750	31,686	1,500	54,152	4,500	112,164
0,150	7,576	0,460	21,023	0,760	32,067	1,600	56,637	4,600	113,636
0,160	8,080	0,470	21,410	0,770	32,380	1,700	59,151	4,700	115,168
0,170	8,543	0,480	21,815	0,780	32,732	1,800	61,602	4,800	116,618
0,180	8,910	0,490	22,172	0,790	33,046	1,900	63,973	4,900	118,072
0,190	9,493	0,500	22,587	0,800	33,389	2,000	66,445	5,000	119,531
0,200	9,926	0,510	22,973	0,810	33,736	2,100	68,560	5,100	120,913
0,210	10,396	0,520	23,318	0,820	34,067	2,200	70,785	5,200	122,353
0,220	10,856	0,530	23,767	0,830	34,383	2,300	72,877	5,300	123,745
0,230	11,330	0,540	24,107	0,840	34,725	2,400	75,000	5,400	125 116
0,240	11,753	0,550	24,499	0 850	35,053	2,500	77,160	5,500	126,524
0,250	12,199	0,560	24,867	0,860	35,376	2.600	79,196	5,600	127,854
0,260	12,646	0,570	25,213	0,870	35,714	2,700	81,203	5,700	129,222
0,270	13,107	0,580	25,663	0,880	36,036	2,800	83,160	5,800	130,632
0,280	13,526	0,590	26,044	0,890	36,315	2,900	85,094	5,900	131.873
0,290	13,963	0.600	26,343	0,900	36,689	3.000	86,981	6,000	133,185
0,300	14,400								

Tablica Nr. 2.

Wartości spółczynnika c_2 we wzorze Darcy-Bazin'a $v = c_2 \sqrt{i}$ dla łożysk o ścianach z kamienia zwykłego

$$c_2 = \frac{R}{\sqrt{\alpha_2 R + \beta_2}} \qquad \alpha_2 = 0{,}00024 \qquad \beta_2 = 0{,}00006$$

R	c_2	R	c_2	R	c_2	R	c_2	R	c_2
0,000	0,000	0,300	26,112	1,000	57,740	1,700	78,641	2,400	95,162
0,010	1,266	0,350	29,167	1,050	59,153	1,750	79,809	2,450	96,229
0,020	2,484	0,400	32,026	1,100	61,111	1,800	81,154	2,500	97,314
0,030	3,659	0,450	34,722	1,150	62,739	1,850	82,405	2,550	98,380
0,040	4,796	0,500	37,330	1,200	64,364	1,900	83,700	2,600	99,426
0,050	5,889	0,550	39,683	1,250	65,894	1,950	84,783	2,650	100,454
0,060	5,953	0,600	42,020	1,300	67,393	2,000	86,210	2,700	101,504
0,070	7,991	0,650	44,218	1,350	68,878	2,050	87,334	2,750	102,498
0,080	8,989	0,700	46,358	1,400	70,352	2,100	88,421	2,800	103,474
0,090	9,967	0,750	48,418	1,450	71,782	2,150	89,583	2,850	104,106
0,100	10,905	0,800	50,310	1,500	73,171	2,200	90,723	2,900	105,454
0,150	15,306	0,850	52,308	1,550	74,591	2,250	91,837	2,950	106,497
0,200	19,240	0,900	54,184	1,600	75,937	2,300	92,967	3,000	107,520
0,250	22,831	0,950	55,981	1,650	77,283	2,350	94,076		

Tablica Nr. 3.

Zależność pomiędzy średnią prędkością przepływu a prędkością na dnie łożyska według wzoru:

$$v_0 = 0{,}75w - 0{,}40 + 0{,}50 \sqrt{\frac{(w-1{,}59)^2}{2} + 3{,}15\,w}$$

Rodzaj i wzmocnienie łożyska	Dopuszczalna prędkość wody na dnie w mtr.	Odpowiednia średnia prędkość v_0
1. Glina zwięzła z piaskiem	0,90	1,140
2. Żwir gruboziarnisty	1,500	1,810
3. Grunt kamienny lub wzmocniony pojedyńczym brukiem	2,100	2,470
4. Grunt skalisty lub wzmocniony podwójnem brukiem.	3,000	3,430
5. Koryto wykładane kamieniem	4,200	4,680
6. Koryto drewniane	6,000	6,540

87. Okólnik Ministerstwa Kolei w sprawie zmian konstrukcyjnych w przejazdach z dnia 17. I. 1921 r. Nr. 21171/21 r.

(Dz. Urz. M. K. Żel. Nr. 5/21 r., poz. 7.)

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych

Zgodnie z uchwałą konferencji Ministerjalnej z udziałem Dyrektorów Wydziałów drogowych, odbytej w dniach: 30/XI, 1/XII i 2/XII 1920, postanawiam i podaję do wiadomości i zastosowania się w związku z §§ 15 i 16 „Przepisów ruchu" z roku 1919, co następuje:

I. Ze względu na obsługiwanie przejazdów wszystkie szlaki dzielą się na kategorje: 1) takie, na których szybkość jazdy zasadnicza przekracza 40 klm/godz.; 2) oraz takie, gdzie szybkość jest mniejsza od 40 klm/godz.

1) Na linjach pierwszej kategorji wszystkie przejazdy mają być w zasadzie zamykane, za wyjątkiem takich, które zabezpieczone są albo za pomocą sygnałów akustycznych, albo też posiadają dostateczne warunki widzialności. Te ostatnie należy rozumieć w ten sposób, że z jednej strony przejazd musi być widzialny z pociągu na odległości, którą ten ostatni, rozwijając w danym miejscu największą szybkość, przebiega ją w 25 sekund, z drugiej zaś strony z punktów drogi kołowej, odległych od szyny od 20 mtr., mają być widoczne latarnie zderzakowe pociągu. Wymienione ulgi, jednak w żadnym razie nie dotyczą przejazdów przez szosy, ulice miejskie oraz ulice wiejskie — o większym ruchu kołowym, które to przejazdy wobec tego zaliczać należy zawsze do kategorji zamykanych;

2) na linjach 2-ej kategorji przejazdy w zasadzie są nieobsługiwane. Rogatki zamykane należy dawać tylko na przecięciach z ulicami miejskimi, zaś na przecięciach z ulicami wiejskimi, o większym ruchu kołowym i takiemiż szosami w tym tylko wypadku, jeżeli te nie odpowiadają wyżej podanym warunkom widzialności. Wszystkie pozatem przejazdy wystarczy zabezpieczyć sygnałami gwizdkowymi lub innymi, dawanymi z parowozu i to wtedy tylko, jeżeli nie odpowiadają warunkom widzialności.

II. Za pomocą rogatek zdala nastawnych przejazdy mogą być obsługiwane na odległość do 1000 mtr. — (zależnie od planu oraz od napotykanych po drodze przeszkód).

III. Rogatki w zasadzie winny być stale otwarte, zamykane zaś w odpowiednim czasie przed przejściem pociągu.

IV. Konieczny dla swobodnego przechodzenia obrzeży kół, rowek ma być w zasadzie formowany przez wyrabianie go w materjale jezdni, t. j. w żwirze, w tłuczniu, drzewie, — w razie zaś większego ruchu przez odpowiednie umocowanie brukiem kostkowym, drzewem lub betonem.

Rowek u góry ma mieć szerokość 67 mm., głębokość zaś 42 mm., w każdym razie nie więcej, jak 46 mm., jezdnia w zasadzie ma być brukowana albo żwirowana.

V. Między szyną a rogatką ma być zachowana odległość 8,5 mtr. w tych granicach powierzchnia przejazdu winna być albo poziomą albo z nachyleniem nie większym nad $2^1/_2\%$.

VI. Oparkanienie przejazdów należy stopniowo zastępować żywopłotami.

Przed wprowadzeniem w czyn powyższych przepisów i stosując się do tychże Dyrekcja opracuje całokształt reformy w zakresie obsługiwania przejazdów i rzecz całą — wraz z wnioskami co do należytego uregulowania sprawy zbędnego personelu — przedstawi na zatwierdzenie Ministerstwa do dnia 1/III. 1921 r.

Wynikające z nowych przepisów zmiany konstrukcyjne w przejazdach należy wprowadzać stopniowo — w miarę potrzeby dokonywania kapitalnych napraw i renowacji.

Za Ministra: (—) *J. Eberhardt*, Podsekretarz Stanu

88. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 5 kwietnia 1922 r. Nr. XI-717 w sprawie zabezpieczenia ruchu na wysokich nasypach i mostach.

Do Województwa, Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych (do wszystkich).

Przy inspekcji dróg znaleziono, że komunikacja na drogach wszystkich kategoryj w przejeździe przez wysokie mosty i nasypy nie jest należycie zabezpieczoną, gdyż bądź to brak na nich zupełnie poręczy, bądź to znajdują się one w stanie nieodpowiednim.

Wobec tego poleca się Dyrekcji, by na brak ten zwróciła szczególną uwagę i wydała bezzwłocznie potrzebne zarządzenia.

Zauważa się przytem, że mosty i przepusty od 2-ch m. nad dnem rowu w pokładzie wysokie, względnie wszystkie nad płynącą wodą winny być z obu stron bezwarunkowo oporęczowane.

Gdzie poręczy na takich mostach brak, mają być jak najspieszniej ustawione poręcze nowe, lub przewiezione z miejsc, gdzie nie są nieodzowne.

W przestrzeni dróg obok mostów lub na nasypach leżących ponad terenem więcej jak 1,5 m. poleca się sadzić na poboczach koły wierzbowe, a tylko w wypadkach, gdzie sadzenie kołów na razie nie jest możliwe, mają być poręcze przewiezione z innych miejsc, gdzie są zbędne, względnie dostawione tymczasowo nowe.

Zaleca się Dyrekcji dążyć z całą usilnością do tego, by już na okres wiosenny b. r. sadzono koły wierzbowe na poboczach, zaczynając od miejsc, w których brak zupełnie poręczy, lub też znajdują się w stanie nieodpowiednim.

Doświadczenie poczynione dotąd na drogach obsadzonych kołami stwierdzają, że koły wierzbowe stanowią w razie wypadków na drogach silniejsze i trwalsze zabezpieczenie aniżeli poręcze, są przy racjonalnej i starannej gospodarce znacznie tańsze od poręczy drewnianych, chronią pobocza dróg przed obrywaniem się, zajeż-

dżaniem i tratowaniem, nadają nasypom drogowym zwarte i trwałe zabezpieczenie, nadto przy umiejętnem i celowem prowadzeniu mogą być źródłem dochodów przez sprzedaż młodych pędów wierzbowych.

Jako normy sadzenia kołów bankietowych należy przyjąć:

a) koły wierzbowe mają być od 5 do 8 cm. grube, około 3,5 m. długie o korze gładkiej zielonej.
b) Sadzenie wykonuje się w dołach około 60 cm. głębokich.
c) Koły należy sadzić symetrycznie w szeregach, w odstępie kołów od siebie 1,50 do 2 m. w odległości od krawędzi drogi około 30 cm. i w ten sposób, by nierówności kołów nie kierowały się na jedną stronę, lecz szły naprzemian, a przez to, by zapewniły dla oka wrażenie pasma prostolinijnego.
d) Koły te po należytem wzmocnieniu się (w 3 roku) winny być w miejscowościach zabudowanych i tam, gdzie mieszczą się pod przewodami telegraficznemi i telefonicznemi, w każdej porze zimowej oczyszczone w koronie z pędów świeżego pręcia, a w innych miejscowościach pozostawione jako plantacje produkujące koły świeże, celem uzupełnienia braków i zasadzenia nowych poboczy.
e) Do sadzenia należy użyć kołów wierzbowych uzyskanych z własnych wierzb drogowych, a gdzie ich braknie z zakupionych. W każdym razie nie można dopuścić, by po obcięciu gałęzi z wierzb drogowych koły z nich użyto na inne cele, niż na sadzenie na drogach.

W ramach niniejszego okólnika wydadzą Dyrekcje wszystkim zarządom drogowym stosowne szczegółowe zarządzenia, polecając przedkładanie z końcem każdego roku wykazu ilości zasadzonych kołów z podaniem miejscowości oraz stosunku długości odcinków dróg oporęczowanych do odcinków zaopatrzonych kołami.

Za Ministra: (—) *Rybczyński*, Podsekretarz Stanu

89. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XIII-305 z dnia 14 marca 1923 r. w sprawie zabezpieczenia drzewa w mostach od gnicia.

Do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Białymstoku, Brześciu n. Bug., w Kielcach, w Krakowie, w Łodzi, w Lublinie, w Łucku, we Lwowie, w Nowogródku, w Stanisławowie, w Tarnopolu, w Warszawie, w Wilnie.

Do Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, w Poznaniu, w Toruniu.

Wzrost cen materjału drzewnego i zwiększające się ustawicznie wydatki na przebudowę (odnawianie) mostów, nakazują jak najbaczniejszą zwrócić uwagę nietylko na jak największe wyzyskanie wytrzymałości drzewa, ale i na możliwe przedłużenie jego trwałości.

W tym celu Ministerstwo przypomina Dyrekcji postanowienia § 25 i 26 Tymczasowych przepisów budowy i utrzymania mostów drogowych z 4 marca 1920 r. Nr. 6342 określające warunki, jakim ma odpowiadać materjał drzewny i jak go zabezpieczyć przed gniciem, aby tymi środkami powiększyć trwanie mostów.

W szczególności należy rozpowszechnić stosowanie osłon z tektury smołowcowej. Takie osłony wskazanem jest umieszczać np.:

za opierzeniem przyczółków przed ich zasypaniem ziemią;

nad dźwigarami wolno zwisające, aby nie tamowały dostępu powietrza;

pomiędzy dolną nieszczelną, a górną szczelną dyliną;

w węzłach belek kratowych i t. d.

Również stosowanie smołowania smołą otrzymywaną przy wyrobie gazu z węgla kamiennego, lub ze smoły drzewnej mieszanej z wapnem gaszonem na sucho należy wziąć pod rozwagę i używać je tam, gdzie to okazuje się możliwem.

Przy smołowaniu należy wykonywać je na wyschniętem drzewie; ustroje drzewne wystawione na działanie wpływów atmosferycznych, powlekane mogą być dopiero, gdy drzewo jest suche i tylko w ciepłej porze roku. Jedynie części, które po ustawieniu nie będą dostępne,można wcześniej smołować.

Dźwigary i części poziome wolno leżące należy smołować tylko z góry i boków, pozostawiając część dolną niepowleczoną, aby nie zamykać wilgoci w drzewie.

Za Ministra: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

90. Okólnik Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego z dnia 17 kwietnia 1923 r. Nr. 5455—III. w sprawie święta sadzenia drzew.

Do wszystkich Władz, Urzędów i Szkół Państwowych, podległych Ministerstwu Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Dnia 7 października 1921 r. Sejm Ustawodawczy uchwalił dwie rezolucje treści następującej:

„Wzywa się Rząd, aby wprowadził obowiązkowo w szkołach święto sadzenia drzew na wiosnę i w jesieni."

oraz:

„Wzywa się Rząd, a szczególnie Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych do bezpłatnego dostarczania , w miarę możności, z lasów i szkółek państwowych, sadzonek i palików do obsadzania dróg."

Ustępy 1—5 art. 18 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. Ust. z dnia 12 listopada 1921 r. Nr. 89, poz. 656) o przepisach porządkowych na drogach publicznych, brzmią:

„Wzdłuż wszystkich dróg publicznych, państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, wszędzie, gdzie tylko

warunki miejscowe na to pozwalają, należy posadzić i utrzymywać rzędy drzew, o ile można, owocowych, lub żywopłoty.

Sadzenie, utrzymywanie i użytkowanie drzew przydrożnych należy do zarządów drogowych.

W razie zaniedbania powyższego obowiązku przez zarządy drogowe, wyższe instancje samorządowe, względnie województwa (art. 3) mogą zarządzić obsadzenie dróg drzewami na koszt niedbałych zarządów drogowych.

Zarządy drogowe sadzą drzewa bądź na koronie drogi, bądź za rowami, na pasach gruntu, stanowiących własność drogi, lub pozostawionych przez właścicieli przydrożnych gruntów, wolnemi od uprawy, w myśl art. 11 niniejszej ustawy.

Na drogach gminnych, na których powiatowy Związek samorządowy nie ustanowił tego pasa (art. 11 ust. 2), obsadzanie dróg za rowami jest obowiązkiem właścicieli gruntów przydrożnych, którzy posadzone drzewa utrzymują i użytkują".

Według ustępu 1—3 art. 11 tejże ustawy, właściciele gruntów, przyległych do dróg, winni pozostawić bezpłatnie w celu sadzenia drzew przydrożnych, wolne od uprawy pasy gruntów, szerokości 75 cm. od zewnętrznego brzegu rowu, lub stopy nasypu, o czem orzeka samorząd wojewódzki, względnie wojewoda dla dróg wojewódzkich i powiatowych, a powiatowy związek samorządowy — dla dróg gminnych.

Powołując się na okólnik Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego z dnia 30/I. 1922 r. Nr. 807/I. (Dz. Urz. Nr. 13/82, poz. 127), polecam pp. Kuratorom i Inspektorom zdanie do dnia 15 września b. r. sprawozdania, co do tej pory zrobiono w celu zaprowadzenia święta sadzenia drzew przez młodzież szkolną we wszystkich publicznych szkołach powszechnych, oraz polecam opiekę nad organizacją tego święta na przyszłość.

Polecam pp. Kuratorom i Inspektorom dopilnowanie wykonania poprzedniego i niniejszego okólnika, a w tym celu kierownicy (czki) szkół powszechnych corocznie składać będą treściwe sprawozdanie o przebiegu święta i wynikach sadzenia tegorocznego i poprzednich Inspektorom szkolnym, którzy ze swego okręgu inspekcyjnego złożą sprawozdanie Kuratorowi Okręgu Szkolnego.

Pp. Kuratorowie do 1 lutego każdego roku prześlą Ministerstwu sprawozdanie ze swego okręgu, przedstawiając Inspektorów i Kierowników (czki) szkół, którzy się specjalnie wyróżnili w gorliwem urządzeniu święta sadzenia drzew.

Przy wykonaniu niniejszego okólnika polecam kierować się następującemi wskazaniami:

1. Inicjatywę urządzania świąt sadzenia drzew powinni dawać z reguły kierownicy (czki) szkół powszechnych. W miastach, będących siedzibą Inspektorów Szkolnych, Inspektorowie, po porozumieniu z właściwemi władzami i czynnikami społecznemi, dają inicjatywę w urządzanu święta dla wszystkich szkół, po uprzedniej aprobacie planu święta przez Kuratorjum Okręgu Szkolnego.

2. Ponieważ na urządzenie tego święta nie będą asygnowane specjalne kredyty, kierownicy szkół muszą (z pomocą wszystkich nauczycieli) urządzić to święto w porozumieniu z miejscowemi władzami państwowemi (starostwem, zarządem drogowym, zarządem dóbr i lasów państwowych), samorządowemi (sejmikami powiatowemi, zarządem gminnym, magistratem), oraz czynnikami społecznemi (towarzystwami i kółkami rolniczemi i ogrodniczemi, miejscowym proboszczem, okolicznem ziemiaństwem, działaczami społecznemi i t. p.).

Inspektorowie i kierownicy szkół winni się starać wykazać powyższym czynnikom całą wagę społeczną święta sadzenia drzew i wyniki, osiągnięte w państwach na zachodzie. W razie niemożliwości uzyskania sadzonek i palików od zarządu dóbr i lasów państwowych, lub od zarządu drogowego, należy pobudzić ofiarność okolicznego ziemiaństwa i właścicieli ogrodów, stowarzyszeń rolniczych i ogrodniczych oraz rodziców dziatwy, biorącej udział w uroczystości. Na pokrycie kosztów sprowadzenia drzewek można ogłosić składkę dobrowolną rodziców dzieci.

3. Gdyby wszystkim szkołom nie udało się dostać odpowiedniej ilości drzewek dla wszystkich dzieci, święto sadzenia drzew należy urządzić obowiązkowo dla części starszych dzieci, w stosunku do ilości uzyskanych sadzonek. Przy następnych świętach sadzenia drzew należy starać się o to, by każde dziecko brało w niem czynny udział podczas swego pobytu w szkole.

4. Każde dziecko opiekuje się jednem drzewkiem, i rzeczą kierowników szkół i nauczycieli jest objaśnić i wpoić w młodzież poczucie wagi, obowiązku i piękna tej opieki ze względu na ukochanie przyrody, a nadewszystko swej ziemi rodzinnej, jej piękna i pożytku.

5. Kierownicy szkół w porozumieniu z miejscowym proboszczem, wybiorą miejsce odpowiednie do obsadzenia (drogi, ogrody szkolne i publiczne, cmentarze i t. p.) i gatunki drzew, mające się zasadzić, oraz porozumieją się z miejscowym proboszczem, co do ogłoszenia daty i miejsca święta oraz poświęcenia drzewek.

6. Święto drzew winno być połączone, o ile możności, z zabawą dla dzieci, a do współudziału w jej zorganizowaniu należy zaprosić miejscowe czynniki społeczne i okoliczną ludność.

7. Święto sadzenia drzew odbywać się winno między 1 kwietnia a 3 maja każdego roku. Szczególnie wskazanym jest okres Wielkiejnocy, jeżeli już jest dostatecznie ciepło, oraz dzień 3 maja, gdyż można tę uroczystość połączyć ze świętem narodowem. W jesieni można uroczystość urządzać między 25 września, a 25 października każdego roku. Dzień ten wolny będzie od nauki.

8. Szczegółowe wskazówki zawiera załącznik do Nr. 14 Dz. Urzęd.

Warszawa, dnia 17 kwietnia 1923 r.

Kierownik Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.
(—) J. Mikułowski-Pomorski

91. Instrukcja z dnia 20 kwietnia 1923 r. wydana przez Ministra Robót Publicznych i Ministra Poczt i Telegrafów w sprawie prowadzenia linji telegraficznych i telefonicznych wzdłuż dróg publicznych.

(Monitor Polski Nr. 139/23 r.)

Przy stosowaniu art. 8 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. z 1921 r. Nr. 89 poz. 656) względem urządzeń telegraficznych i telefonicznych państwowych, przewidzianych w art. 8 Ustawy z dnia 27 maja 1919 r. o państwowej wyłączności poczt, telegrafów i telefonów (D. P. P. P. z 1919 r. Nr. 44, poz. 310) oraz urządzeń telefonicznych prywatnych, koncesjonowanych na mocy art. 5 powołanej Ustawy z dnia 27 maja 1919 r., należy kierować się następującemi zasadami:

A. Linje napowietrzne

1. Rozmieszczenie słupów dla linij napowietrznych nie powinno w niczem krępować swobody ruchu na całej szerokości korony drogi, jak również na pasach przydrożnych poza rowami, przeznaczonych stale lub czasowo do jazdy. Wskutek tego przy prowadzeniu linji na koronie drogi słupy winny być ustawiane na samym brzegu, zaś w razie prowadzenia linji poza rowem, o ile znajduje się tamże pas przydrożny, używany stale do jazdy lub dostatecznej szerokości do urządzenia czasowego objazdu — słupy mają być ustawione na wewnętrznym brzegu tego pasa.

2. Najmniejsze wzniesienie przewodu napowietrznego nad powierzchnią ziemi ma wynosić wzdłuż drogi 2,5 m., przy przejściu przez drogę oraz nad wjazdami z bocznych dróg na szosę — 4,5 m.

3. Rozmieszczenie przewodów napowietrznych nie powinno utrudniać konserwacji istniejących alei drzew przydrożnych, ani też stać na przeszkodzie zamierzonemu wprowadzeniu systematycznego zadrzewiania dróg publicznych.

Dla dróg nowobudowanych oraz dla istniejących, a pozbawionych prawidłowego zadrzewienia jako zasadę ogólną, zgodnie z przepisami Ministra R. P., dotyczącemi obsadzania dróg publicznych drzewami („Monitor Polski" z 1922 r. Nr. 25) należy przyjąć, aby przy szerokości korony drogi poniżej 7 m. słupy były ustawiane na brzegu korony, zaś drzewa sadzone poza rowem; natomiast przy szerokości korony 7 m. i wyżej słupy winny być ustawiane za rowem, zaś brzegi korony pozostawione do obsadzenia drzewami.

Na drogach istniejących, prawidłowo zadrzewionych, powyższa zasada będzie stosowana z uwzględnieniem ochrony drzewostanu oraz istniejących linij telegraficznych i telefonicznych, jako środka ogólno-państwowej komunikacji.

4. Obcinanie gałęzi drzew przydrożnych, wymagane ze względu na linje telegrafowe i telefonowe, będzie wykonywane przez miejscowy Zarząd techniczny Telegrafów i Telefonów w porozumieniu z odnośnym Zarządem drogowym i według jego wskazówek, które

muszą być wydawane podczas prowadzenia robót przy rocznej naprawie linji w sposób wykluczający wstrzymanie tych robót lub w wyjątkowych wypadkach na żądanie funkcjonarjuszów Zarządów technicznych Telegrafów i Telefonów.

B. Linje podziemne.

Ze względu na łatwiejsze wykonanie robót przy budowie i konserwacji linij podziemnych należy kable podziemne umieszczać na plancie drogowym pomiędzy jezdnią a rowem, mając na względzie, aby roboty te nie przynosiły szkody nawierzchni i zadrzewieniu.

C. Postanowienia ogólne.

Roboty przy prowadzeniu nowych linij nadziemnych i podziemnych na poszczególnych odcinkach drogowych, powinny być rozpoczynane za wzajemnem porozumieniem się Zarządów drogowych i Zarządów technicznych Telegrafów i Telefonów.

Ogólny nadzór nad prawidłowem rozmieszczeniem przewodów telegraficznych i telefonicznych w pasie dróg publicznych wszystkich kategoryj sprawują Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych (lub odpowiednie wydziały władz administracyjnych II instancji).

Zarządy techniczne Telegrafów i Telefonów w sprawach prowadzenia nowych lub zmian w istniejących linjach zwracać się winny do właściwych Zarządów drogowych.

Ostateczne zaś decyzje w tych sprawach będą wydawane przez Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych po porozumieniu się z odnośnemi Dyrekcjami Poczt i Telegrafów.

Warszawa, dnia 20 kwietnia 1923 r.

Minister Robót Publicznych: (—) *Łopuszański*
Kierownik Ministerstwa Poczt i Telegrafów: (—) *Moszczyński*

92. Okólnik Ministra Robót Publicznych Nr. XII-485 z dnia 21-go kwietnia 1923 r. w sprawie okazywania przez urzędy M. R. P. pomocy dla członków Państwowego Instytutu Geologicznego przy wykonywaniu badań geologicznych.

Do wszystkich urzędów podległych

Państwowy Instytut Geologiczny (Warszawa, Krakowskie Przedmieście , Pałac Staszica) dla przeprowadzenia badań geologicznych zarówno dla potrzeb Ministerstwa Robót Publicznych, jak innych instytucyj państwowych, wysyła geologów w sezonie letnim w różne okolice Rzeczypospolitej.

Polecam, aby wszystkie urzędy Ministerstwa Robót Publicznych w miarę możności ułatwiały wykonanie zadań członków P. I. G. przez okazanie pomocy w formie ułatwień komunikacyjnych, udzielanie potrzebnych informacyj i t. p.

Należy również, aby urzędy M. R. P. wyjaśniły związkom samorządowym potrzebę okazywania takiej pomocy dla członków P. I. G. ze względu na wysoki pożytek ich pracy dla rozwoju nauki, techniki i przemysłu Rzeczypospolitej.

Minister: (—) *Łopuszański*

93. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 6 lipca 1923 r. w przedmiocie przepisów technicznych, dotyczących linij elektrycznych prądu silnego.

(Monitor Polski Nr. 163/1923 r.)

(Wyjątki.)

Na mocy art. 16 i 22 ustawy elektrycznej z dnia 21 marca 1922 roku (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 277) zarządza się co następuje:

§ 1. Linje elektryczne prądu silnego winny być wykonywane zgodnie z „Przepisami technicznemi na linje elektryczne napowietrzne", stanowiącemi załącznik A, oraz z „Przepisami technicznemi na skrzyżowania i zbliżania linij elektrycznych prądu silnego z innemi linjami, z drogami komunikacyjnemi, oraz na przechodzenie przez osiedla", stanowiącemi załącznik B do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Przepis paragrafu 1 nie dotyczy: 1) linij elektrycznych o napięciu poniżej 100 woltów, 2) linij o napięciu do 250 woltów, o ile rozpiętość przewodów nie przekracza 20 metrów, 3) przewodów jezdnych (kolejowych i tramwajowych) i 4) przewodów prądu słabego, nie rozpiętych na wspornikach wspólnych z przewodami prądu silnego.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą z dniem ogłoszenia. Linje elektryczne, których wykonanie już rozpoczęto z zachowaniem przepisów co do uzyskiwania pozwoleń na wykonanie, mogą być dokończone na podstawie dotychczasowych przepisów technicznych.

Minister: (—) *Łopuszański*

Załącznik B.
do Rozporządzenia Ministra
Rob. Publ z dnia 6 lipca 1923 r

Przepisy techniczne na skrzyżowania i zbliżenia linij elektrycznych prądu silnego z innemi linjami, z drogami komunikacyjnemi, oraz na przechodzenie przez osiedla.

I. Przepisy ogólne.

§ 1. Linje elektryczne prądu silnego w miejscach skrzyżowania i zbliżenia równoległego z linjami prądu silnego lub słabego, albo z drogami komunikacyjnemi, oraz przy przechodzeniu przez osiedla ludzkie, podlegają, oprócz „Przepisów technicznych na linje elek-

tryczne napowietrzne", również i niniejszym przepisom, z wyjątkiem przypadków, gdy ze względu na samo miejsce i sposób przeprowadzenia przewodów wykluczona jest możliwość wypadku (np. przy niektórych przejściach tunelowych, wiaduktowych i t. p.)

. . . . . .

VI. Przepisy na skrzyżowania i zbliżenia równoległe przewodów z drogami wodnemi i lądowemi, oraz na przechodzenie przez osiedla ludzkie.

§ 50. Linje elektryczne prądu silnego powinny czynić zadość wymaganiom ruchu kołowego i pieszego na drogach wodnych, lądowych i w miejscowościach zamieszkanych.

§ 51. Przewody napowietrzne winny być tak założone, aby były niedostępne dla ludzi ani z powierzchni ziemi, ani z dachów, okien, balkonów, wozów i t. p. Najmniejszy odstęp od ziemi lub najmniejszego zwierciadła wody na skrzyżowaniu ma wynosić przy napięciu niskiem 6 m., przy napięciu wysokiem — 7 m.

§ 52. Przy napięciu niskiem można stosować przewodniki z izolacją odporną na wpływy atmosferyczne, przy napięciu wysokiem wolno stosować jedynie tylko przewody gołe.

§ 53. Przy napięciu wysokiem powyżej 750 V, urządzenia wsporcze powinny być zaopatrzone w tablice ostrzegawcze przepisanej formy.

94. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 23 lipca 1923 r. Nr. XI—2270 w sprawie należytego pod względem technicznym utrzymywania nawierzchni dróg bitych.

Do wszystkich Województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych).

Przy dokonywanych inspekcyjnych objazdach dróg zauważono w niektórych Województwach, że dostawa i użycie materjałów kamiennych do utrzymania i budowy nawierzchni drogowej nie odpowiada ustalonym zasadom technicznym.

Z główniejszych wadliwości, jakie napotkano, podaje się:

1. mieszanie rozmaitych gatunków tłucznia przy rozsypywaniu na drodze.

2. Używanie miękkich gatunków kamieni na tłuczeń mimo możności uzyskania gatunku odpowiedniej twardości, który w stosunku do trwałości wypadnie taniej.

3. Rozsypywanie tłucznia nierówno tłuczonego lub nieprzesianego, względnie zanieczyszczonego ziemią lub piaskiem.

4. Rozsypywanie niestaranne, powodujące marnowanie materjału.

5. Wadliwe wałowanie, zasypywanie miałem przedwczesne lub za obfite, użycie zamiast miału ziemi lub nawet błota z rowów itd.

Stan ten, praktykowany w czasie wojny, trwa miejscami dotąd, a wobec przejścia do pokojowej gospodarki drogowej nie powinien

trwać nadal i dlatego poleca się Dyrekcji, by zwróciła baczną uwagę na działalność zarządów drogowych w tym kierunku, w miarę uznania by wydała stosowne pouczenia i dopilnowała usunięcia braków.

Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzebę kalkulacji przy dostawie tłucznia co do wyboru gatunku ze względów ekonomicznych, a zwłaszcza by dostawiano twarde gatunki kamienia na tłuczeń w tych okolicach, gdzie dostawa taka wobec trwałości kamienia będzie korzystniejszą, niż dostawa miękkiego gatunku.

Również należy unikać na przyszłość mieszania różnych gatunków kamienia na tych samych odcinkach dróg.

Za Ministra: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

95. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 1 sierpnia 1923 r. Nr. 933/23—E. o tymczasowym trybie udzielania pozwoleń na urządzenia elektryczne.

Do PP. Wojewodów, Delegata Rządu na ziemię Wileńską i Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Z powodu ogłoszenia rozporządzenia z dnia 20 maja 1923 r. w sprawie udzielania uprawnień rządowych na wytwarzanie, przetwarzanie, przesyłanie i rozdzielanie energji elektrycznej (Dz. U. Nr. 60, poz. 441), Ministerstwo Robót Publicznych zwraca uwagę, iż rozporządzenie to reguluje jedynie postępowanie przy nadawaniu uprawnień (koncesyj) dla zakładów elektrycznych, przewidzianych w art. 1—5 Ustawy Elektrycznej z dnia 21 marca 1922 r. (Dz. U. Nr. 34, poz. 277), natomiast nie dotyka zupełnie sprawy udzielania pozwoleń (konsensów) na budowę i pozwoleń na uruchomienie (otwarcie) zakładów, które to pozwolenia przewidziano w art. 16 rzeczonej ustawy.

Zanim więc nastąpi wydanie osobnego rozporządzenia, ustanawiającego tryb postępowania przy udzielaniu pozwoleń (konsensów) na budowę i uruchomienie zakładów elektrycznych, należy przy załatwianiu odnośnych podań stosować postępowanie dotychczasowe, przewidziane w ustawach i rozporządzeniach państw zaborczych. Przytem — w kwestji, jakim wydziałom w Urzędach Wojewódzkich mają być przydzielane te sprawy do załatwienia, należy w województwach, gdzie odpowiedni przydział nie wypływa z przepisów ustaw i rozporządzeń obowiązujących, ani nie został ustalony dłuższą praktyką, przestrzegać zasady przydzielania spraw wydziałowi, w którym są fachowcy, najlepiej obznajmieni z elektrotechniką. Jeśliby w zastosowaniu tej zasady sprawy elektryczne przydzielono wydziałowi przemysłowemu, powinien on działać w ścisłem porozumieniu z Okręgową Dyrekcją Robót Publicznych (Wydziałem Robót Publicznych) i odwrotnie. W każdym zaś razie należy pewien porządek w tej mierze ustalić jednolicie, unikając bezwarunkowo przydzielania spraw elektrycznych to jednym, to znów innym wydziałom w województwie.

Akta w sprawach pozwoleń na budowę lub uruchomienie zakładów elektrycznych należy przed wydaniem pozwolenia przesyłać Ministerstwu Robót Publicznych (Wydział elektryczny, ul. Foksal 14) wyjąwszy przypadki, gdy chodzi o zakład elektryczny drobniejszy i przytem nie podpadający pod art. 1 Ustawy Elektrycznej, ani nie mający korzystać z dróg publicznych, a władza miejscowa posiada siły fachowe dostateczne do zaopinjowania o odnośnych projektach.

Również należy odnosić się do Ministerstwa Robót Publicznych w sprawach udzielania dla zakładów elektrycznych pozwoleń na korzystanie z dróg, ulic i placów publicznych na zasadzie art. 8 cz. 2 Ustawy Elektrycznej.

Jeżeli województwo nie posiada sił fachowych odpowiednich do przeprowadzenia potrzebnych dochodzeń, należy zawiadomić o tem Ministerstwo, które w miarę możności wydeleguje swego urzędnika.

Minister: w z. (—) *Rybczyński*

96. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 19 września 1923 roku Nr. XI—2259 w sprawie odpowiedniego wykorzystania walców drogowych.

Do Województwa (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w: Warszawie, Łodzi, Kielcach, Lublinie, Białymstoku, Nowogródku, Brześciu n/Bugiem, Łucku Krakowie, Lwowie, Lwowie (Stanisławowska), ul. Mickiewicza 5 a, Lwowie (Tarnopolska) ul. Kopernika 11. — Do Pana Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

W wielu wypadkach zostało stwierdzone, że maszyny drogowe a w szczególności walce mechaniczne nie są należycie wyzyskane, gdyż jedne, znajdując się w stanie dobrym, stoją bezczynnie nieraz w ciągu całego roku, a inne w razie zepsucia się nie są dawane natychmiast do naprawy i pozostawione bez odpowiedniego zabezpieczenia niszczeją.

Stan taki świadczy o złej organizacji gospodarki drogowej i wpływa ujemnie na stan dróg i postęp robót.

Celem usunięcia powyższych braków poleca się Dyrekcji: 1) układać najpóźniej do dnia 1 kwietnia każdego roku roczne programy walcowania stosownie do ilości zapasów szabru i z uwzględnieniem największego wyzyskania wydajności pracy wału i najmniejszej straty czasu i kosztów na bezpożyteczne przechodzenie walców z jednego miejsca wałowania na drugie miejsce roboty i na tej podstawie regulować przydziały walców poszczególnym zarządom drogowym i wyznaczać okres czasu roboty każdego walca na odnośnej drodze, 2) zaprowadzić dla każdego walca roczną księgę wałowań, w której należy odnotowywać każdodzienną pracę wału lub też powody jego bezczynności. Księgę tę należy z końcem roku dołączać do odnoś-

nych rachunków wałowań, a w rubrykach swych powinna ona uwidoczniać dni pracy, ilość godzin, powody przerw, warunki atmosferyczne, ilość zużytego paliwa, wody etc., ilość uwałowanych m^3 szabru, gatunek szabru, ilość zawałowanych m^2.

Odpis całorocznej roboty każdego walca powinien odpowiedni zarząd drogowy do którego przydzielony jest walec, przedstawić do Dyrekcji nie później niż 15 grudnia każdego roku. W Dyrekcji zaś powinno być zestawione porównawcze sprawozdanie całorocznej roboty wszystkich walców na terenie Dyrekcji według preliminarnego programu robót i według faktycznego wykonania robót.

Rezultaty tego porównawczego sprawozdania powinny być przyjmowane pod uwagę dla ustalenia programu wałowań w następującym roku.

Podczas inspekcyjnych objazdów dróg należy kontrolować sprawność pracy wałów i stan w jakim się znajduje maszyna.

Przy rozdziale wałów zarządom drogowym (sprawę wypożyczania maszyn państwowych samorządom reguluje okólnik z dnia 10-go lipca 1923 r. Nr. XI—1498) należy przestrzegać odpowiednie dostosowanie ich ciężaru do gatunku wałować się mającego kamienia.

Również winny Dyrekcje na podstawie bezpośredniego porozumienia się uwzględniać przy układaniu rocznego programu wałowań: 1) możliwość korzystania z wałów, niezupełnie w innej Dyrekcji wyzyskanych, lub też 2) możliwość wypożyczenia wału dla zawałowania krótkiego odcinka drogi z sąsiedniej Dyrekcji, korzystając ze sposobności pracy jego w najbliższym granicznym zarządzie drogowym.

Celem uzyskania jaknajlepszych wyników pracy zaleca się kierowcom wałów wypłacać zamiast djet — premje od każdego metra sześciennego zawałowanego kamienia.

Podając powyższe uwagi i wskazówki, Ministerswo oczekuje zastosowania się do nich jeszcze w bieżącym sezonie roboczym, a polecając równocześnie swoim delegatom przekonywanie się na miejscu o należytej ich realizacji zaznacza, że w przyszłości wszelkie wnioski Dyrekcji co do przydziału wałów motorowych lub parowych będą tylko wówczas uwzględnione, o ile dołączone do tych sprawozdań programy wałowań na terenie całego województwa wykażą konieczność takiego żądania, a porównawcze sprawozdania wykażą należyte wykorzystanie przydzielonych już Dyrekcji walców parowych.

Za Ministra: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

97. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulujące używanie i ochronę dróg.

(Dz. U. R. P. Nr. 61/1924 r., poz. 611.)

(Rozporządzenie to przedrukowane na str. 139—151 w rozdziale „Przepisów ruchu na drogach" niniejszego zbioru ustaw i rozporządzeń drogowych, zawiera również przepisy techniczne, tyczące się urządzenia i utrzymania zajazdów i znaków drogowych.)

98. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie bezpieczeństwa publicznego przy naprawie dróg i mostów z dnia 11 lipca 1924 r. Nr. XI—1871.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich, (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych względnie Wydziałów Robót Publicznych). — Do urzędu Delegata Rządu, (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

Przy inspekcyjnych objazdach dróg delegaci Min. Rob. Publ. skonstatowali niejednokrotnie, że przy robotach drogowych renowacji jezdni szosowej lub przebudowie mostów lub przepustów, zupełnie jest ignorowane przez miejscowe organy techniczne bezpieczeństwo i swoboda ruchu publicznego.

Poleca się Dyrekcji niezwłocznie pouczyć wszystkie podległe Dyrekcji zarządy drogowe (państwowe i samorządowe), że na wszystkich drogach otwartych dla ruchu publicznego wszelkie roboty drogowe i mostowe należy prowadzić w ten sposób, ażeby utrzymywać bezwzględnie swobodną i bezpieczną komunikację.

Dla tego przy walcowaniu jezdni szosowej na całą jej szerokość należy bezwzględnie zastosować dla ruchu kołowego jedno z poboczy szosy, nie umieszczając na niem żadnych materjałów, maszyn lub narzędzi; jeżeli zaś szerokość pobocza jest niedostateczną dla swobodnego ruchu kołowego, w takim razie należy urządzać czasowy objazd; tyczy się to również robót przy przebudowie mostów.

Dłuższe objazdy winny być odpowiednio oznaczone (np. wzdłuż całej długości objazdu można co kilkadziesiąt metrów ustawić wiechy lub pobielone tyczki, któreby wskazywały zupełnie wyraźnie kierunek objazdu. W miejscach zjazdów z szosy na czasowy objazd powinny być ustawiane na drodze rogatki, któreby były widoczne z odpowiedniej odległości; przy intensywnym ruchu podmiejskim nocnym należy rogatki oświetlać przy pomocy latarni.

W wyjątkowych razach, jak np. przy zerwaniu dużego mostu, kiedy niemożebnem jest zaraz urządzić czasowy ruch po moście prowizorycznym, o przerwie ruchu należy zrobić obwieszczenia w sąsiednich miastach i urzędach, sposobem przyjętym w danej miejscowości, a także należy donieść o tem Ministerstwu Robót Publicznych ze wskazaniem w przybliżeniu czasu, na jaki pozostanie przerwa ruchu.

Za Ministra: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

99. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie kilometrowania i numeracji dróg z dnia 24 lipca 1924 r. Nr. XII—582.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych, Wydziałów Robót Pub.). Do Urzędu Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych).

W uzupełnieniu okólnika z dnia 9 maja 1921 r. Nr. XII—368 w sprawie oznaczania i kilometrowania dróg Ministerstwo Robót Pu-

blicznych poleca przy oznaczaniu, w celu kilometrowania, początku dróg samorządowych stosować się do przepisów § 43 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. U. R. P. Nr. 61/1924, poz. 611) oraz wskazówek wymienionych w wyżej wymienionym okólniku Ministerstwa.

Numeracja dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych winna być dokonana niezależnie w obrębie poszczególnych województw, powiatów i gmin według zasad zastosowanych przy numeracji dróg państwowych, przyczem dla odróżnienia kategorji dróg mogą być do liczb dodawane litery w, p, g — w zależności od tego, jakie drogi numerujemy.

Za Ministra: (—) *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu.

100. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2 lipca 1924 r. w sprawie przepisów o skrzyżowaniach dróg publicznych z kolejami żelaznemi.

(Dz. U. R. P. Nr. 65/1924 r., poz. 641.)

Na podstawie art. 7 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

I. Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejsze dotyczą skrzyżowań dróg publicznych z kolejami żelaznemi użytku publicznego.

§ 2. Skrzyżowania zbudowane przed wydaniem niniejszych przepisów i nie odpowiadające ich wymaganiom winny być do nich dostosowane staraniem i kosztem Zarządu kolejowego w kolejności ustalonej przez Ministerstwo Kolei.

§ 3. W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej kolei żelaznej wszelkie nowe skrzyżowania albo zmiana istniejących tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem kolei.

W razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej drogi publicznej względnie odcinka, powstałych z inicjatywy jej zarządu, wszelkie nowe skrzyżowania albo zamiana istniejących, tudzież opracowanie odnośnych projektów technicznych, winny być wykonane staraniem i kosztem zarządu drogowego.

W razie przebudowy istniejącego skrzyżowania opracowanie projektu i koszty przebudowy winny obciążać ten zarząd kolei lub drogi, z którego inicjatywy powstał projekt zmiany skrzyżowania.

§ 4. Projekty skrzyżowań winny być uzgodnione pomiędzy odpowiedniemi Zarządami kolei żelaznych i dróg publicznych, a w braku uzgodnienia rozstrzyga Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 5. Wykonanie robót zarówno przy budowie nowych jak i przebudowie istniejących skrzyżowań stanowi obowiązek odnośnego Zarządu kolejowego, o ile nie nastąpi odmienne porozumienie

z Zarządem drogi publicznej; w każdym razie roboty w obrębie rogatek, w braku zaś ich na przestrzeni 8,5 m. od szyn z każdej strony torowiska, winny być wykonane przez Zarząd kolejowy.

§ 6. Nadzór oraz utrzymanie w porządku i sprawności zarówno części gruntu kolejowego zajętego przez drogę publiczną, przecinającą kolej żelazną, jak samej drogi publicznej wraz z jej skarpami, rowami i wszelkiemi urządzeniami, z wyjątkiem urządzeń kolejowych, dotyczących zabezpieczenia przejazdów, winny być wykonywane staraniem i kosztem odnośnego zarządu drogowego.

W wypadku skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną w jednym poziomie, wyłącza się z pod nadzoru Zarządu drogowego część drogi między rogatkami przejazdu, a w braku ich na przestrzeni 8,5 m. od skrajnej szyny toru po obu jego stronach. Tę część drogi utrzymuje w porządku i sprawności swojem staraniem i kosztem odnośny Zarząd kolejowy. Wykonanie naprawy lub odnowienie skrzyżowania drogi publicznej z koleją żelazną nie może tamować ruchu na kolei i powinno jaknajmniej krępować ruch na drodze publicznej. W razie nieuniknionej przerwy ruchu na drodze publicznej dłużej niż 3 godziny, miejscowy Zarząd kolejowy zawiadamia o czasie tej przerwy Zarząd drogowy na 8 dni przed zamknięciem ruchu w miejscu skrzyżowania.

§ 7. Skrzyżowanie drogi publicznej z koleią żelazną może być w jednym poziomie lub w różnych poziomach.

§ 8. Skrzyżowanie w jednym poziomie jest niedopuszczalne, jeżeli pierwszorzędna kolej żelazna o większym ruchu (przekraczającym 30 par pociągów na dobę) krzyżuje się z ulicą miejską lub drogą publiczną o znacznym ruchu kołowym (przekraczającym 1000 pojazdów na dobę w jednym kierunku) oraz jeżeli droga publiczna przecina tory kolejowe w obrębie stacji kolei normalnotorowej między sygnałami wjazdowemi. Odstąpienia od tego przepisu wymagają w każdym poszczególnym wypadku uprzedniej zgody Ministra Kolei.

II. Skrzyżowanie drogi i kolei żelaznej w jednym poziomie.

§ 9. Kąt przecięcia drogi publicznej z torem kolei normalnotorowej winien być nie mniejszy niż 45°, a z torem kolei wąskotorowej nie mniejszy niż 30°. Dla osiągnięcia kąta przecięcia nie mniejszego od tych granic, kierunek drogi publicznej może być w miejscu przecięcia odpowiednio zmieniony.

§ 10. Szerokość przejazdu przez tor kolejowy mierzona prostopadle do osi drogi kołowej winna być nie mniejsza niż: a) dla dróg gruntowych: dla drogi gminnej o słabym ruchu — 3 metry, o większym ruchu — 4 mtr., dla drogi państwowej, wojewódzkiej i powiatowej — 5 mtr., b) dla ulic miejskich i wogóle dla dróg publicznych o nawierzchni twardej — nie mniejsza niż rzeczywista szerokość jezdni. Szerokość przejazdu nie może przekraczać 7,5 metrów; odstąpienia od tej normy 7,5 mtr. wymagają zgody Ministra Kolei.

§ 11. Szerokość dojazdów w koronie jak i w jezdni winna być nie mniejsza niż szerokość samej drogi. Przyczem dla dróg państwowych i wojewódzkich szerokość dojazdów w koronie ma wynosić nie mniej niż 8 metrów, a dla innych dróg nie mniej niż 6,5 mtr. Korony dojazdów w łukach o promieniu od 20 do 30 mtr. należy poszerzać o 1 do 0,5 mtr., z odpowiedniem poszerzeniem jezdni. Jeżeli dojazdy mają być okolone żywopłotami, wymagane jest dodatkowe poszerzenie ich korony o 0,3 do 0,5 metra.

Przez określenie dojazdy należy rozumieć części drogi publicznej, położone z obu stron toru kolejowego w granicach: od miejsca zmiany pierwotnego kierunku lub ustroju drogi spowodowanej budową skrzyżowania, do rogatki lub w braku rogatek do punktu w odległości 8,5 metrów od najbliższej szyny toru.

§ 12. Pochylenie podłużne przejazdu. Droga na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 mtr. od każdej skrajnej szyny winna być poziomą lub też w wyjątkowych wypadkach mieć pochylenie nie przekraczające 2½%. Gdy spad drogi ku przejazdowi przekracza 3% — poziomą na skrzyżowaniu należy przedłużyć od strony spadającej drogi o 5 do 15 metrów stosownie do spadu drogi. W wypadkach przecięcia drogi publicznej z koleją dwutorową w łuku, należy w celu złagodzenia profilu podłużnego drogi doprowadzić szyny bliższe do osi międzytorza do jednego poziomu przez podniesienie toru zewnętrznego i opuszczenie toru wewnętrznego.

§ 13. Pochylenie podłużne dojazdów nie powinno przekraczać:

Na drogach	w miejscowościach		
	równych	pagórkowatych	górzystych
1. Państwowych oraz ulicach miejskich	3%	4%	5%
2. Wojewódzkich i powiatowych	4%	5%	6%
3. Gminnych:			
a) o większym ruchu.	5%	6%	8%
b) o słabym ruchu	6%	8%	12%

Spad dojazdów na drogach wojewódzkich i powiatowych w miejscowościach górzystych może być w wyjątkowych wypadkach podniesiony do 7% za zgodą Ministra Robót Publicznych.

§ 14. Łuki dojazdów nie mogą się rozpoczynać bliżej niż na 8,5 metrów od skrajnej szyny. Najmniejszy promień osi łuku dojazdów winien być: na drogach państwowych 50 metrów, na drogach gminnych 20 metrów. Zastosowanie mniejszych promieni moż-

liwe jest za każdorazową zgodą Ministra Robót Publicznych. Jeżeli na dojeździe wypadną łuki odwrotne, to odcinek prosty pomiędzy niemi nie może być mniejszy niż 10 metrów.

§ 15. Powierzchnia drogi na skrzyżowaniu w poziomie wierzchniej krawędzi szyn winna być płaską bez spadków poprzecznych i mieć na szerokość korony torowiska kolejowego pokrycie drewniane, kamienne lub inne trwałe. Pozostałe części przejazdu pomiędzy rogatkami, w braku zaś rogatek na przestrzeni nie mniejszej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny winny mieć z każdej strony odpowiednią twardą nawierzchnię.

§ 16. Powierzchnia drogi na dojazdach. Jeżeli droga kołowa przecinająca kolej posiada twardą jezdnię, winna być na całej długości dojazdów utrwaloną sposobem nie ustępującym co do jakości jezdni na samej drodze.

Na gruntowych drogach państwowych, wojewódzkich, powiatowych i miejskich, dojazdy do przejazdu, które mają pochyłość przekraczającą 4%, winny posiadać nawierzchnię twardą. Na poziomych odcinkach przejazdów i między rogatkami oraz na stromych (ponad 4%) odcinkach dojazdów gruntowych dróg gminnych utrwalenie jezdni może być osiągnięte wyżwirowaniem.

§ 17. Żłobek zabezpieczający wolne przejście kół taboru przez wierzchnie pokrycie przejazdu winien mieć ustrój zabezpieczający przeciwko zaciskaniu się w żłóbku kopyt i oceli podków zwierząt pociągowych. Szerokość żłobka w poziomie wierzchniej krawędzi szyn dla kolei normalnotorowej winna być nie mniejsza niż 67 m/m z uwzględnieniem poszerzenia w łukach. Głębokość żłobka winna być nie mniejsza niż 38 m/m.

Na kolei wąskotorowej normalną szerokość i głębokość żłobka ustala każdorazowo odnośna Dyrekcja Kolejowa.

§ 18. Odpornice na skrzyżowaniach winny być stosowane w wypadkach przecięcia osi przejazdu i toru pod kątem mniejszym niż 60°. Odpornice mają być wykonane z szyn lub kątowników ułożonych na całej szerokości przejazdu równolegle do szyny. Końce odpornic winny być przedłużone poza szerokość przejazdu nie mniej niż na 300 m/m i na tej długości odgięte pod kątem 30° do osi toru. Górne krawędzie szyn torowych i odpornic mają być w jednym poziomie. Odpornice winny być umocowane sposobem zabezpieczającym niezmienność przepisanej szerokości żłobka.

§ 19. Strzeżenie skrzyżowań winno być stosowane tam, gdzie tego wymaga zabezpieczenie ruchu kolejowego i drogowego. Szczegółowe przepisy wymieniające które przejazdy winny być strzeżone, oraz określające porządek strzeżenia, wydawane są przez Ministra Kolei. Koszt strzeżenia skrzyżowań istniejących lub powstać mających obciąża całkowicie Zarząd Kolei Żelaznych.

§ 20. Rogatki winny być urządzone we wszystkich strzeżonych przejazdach. Rogatki te mają być ustawione na odległości nie mniej niż 8,5 metrów od skrajnej szyny i możliwie na początku dojazdu.

§ 21. Ogrodzenie obustronne drogi publicznej słupkami lub żywopłotem winno być stosowane na nasypach dojazdów i całej długości drogi położonej w obrębie gruntu kolejowego w miejscach, w których wysokość nasypu dojazdu lub drogi przekracza 1 metr, oraz wzdłuż drogi z obu stron toru na przestrzeni między torem i rogatkami, przyczem ogrodzenie między torem i rogatkami winno być dokonane w sposób uniemożliwiający dostęp do toru z ominięciem rogatek.

Przy wysokości nasypu przekraczającej 2 metry zamiast słupków należy ustawiać barjery.

Wysokość barjery winna być nie mniejsza niż 1 metr, a słupków nie mniejsza niż 0,60 metr.

§ 22. Odwodnienie skrzyżowań w obrębie torowiska kolejowego winno być wykonane przez zastosowanie pod jezdnię przepuszczalnego dla wody podłoża, na całym zaś pasie drogi publicznej w obrębie gruntu kolejowego przez urządzenie wzdłuż drogi rowów bocznych oraz przepustów pod dojazdami, wykonanych z kamienia, betonu lub żelazobetonu.

III. Skrzyżowanie drogi publicznej i kolei żelaznej w różnych poziomach.

§ 23. Droga publiczna, krzyżująca się z drogą żelazną, może być przeprowadzona ponad torami mostem drogowym lub też pod torami; w tym drugim wypadku droga publiczna przechodzi pod mostem kolejowym.

§ 24. Mosty drogowe i mosty kolejowe mają być projektowane i budowane według odnośnych przepisów wydanych przez Ministerstwo Robót Publicznych dla mostów drogowych i przez Ministerstwo Kolei dla mostów kolejowych.

§ 25. Szerokość i wysokość otworu w świetle mostów drogowych położonych nad koleją żelazną winny odpowiadać przepisom dotyczącym skrajni toru kolejowego, a szerokość i wysokość otworu mostów kolejowych nad drogą publiczną winny odpowiadać odnośnym przepisom Ministerstwa Robót Publicznych.

§ 26. Szerokość otworu w świetle mostów kolejowych nad ulicami miejskiemi oraz szerokość jezdni i chodników na mostach drogowych przeznaczonych dla przeprowadzenia ulic miejskich nad koleją winny być uzgodnione przez Zarząd Kolejowy z odnośnym Zarządem miejskim. W braku uzgodnienia decyduje Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

§ 27. Dolna krawędź ustroju (konstrukcja) mostu kolejowego winna wznosić się nad poboczami (chodnikami) drogi kołowej publicznej lub ulicy miejskiej nie mniej niż na 2,5 metra, oraz nad jezdnią drogi lub ulicy nie mniej niż na 4,5 metra. Wysokość ta może być na drodze podrzędnej zmniejszona po porozumieniu z odnośną Okręgową Dyrekcją R. P. jednak nie więcej niż do 3,2 metra.

§ 28. Jeżeli dolna krawędź mostu położonego nad drogą kołową jest krzywa lub łamana, a długość odcinka drogi pod mostem nie przekracza 16 metrów, to wskazana wysokość 4,5 metr. otworu

w świetle winna być zachowana na szerokości nie mniejszej niż 4 metry i symetrycznie względem osi drogi. Dalsze zmniejszenie tej szerokości do 3 metrów dopuszczalne jest tylko dla otworu niższego niż 4,5 m. t. j. dla drogi podrzędnej. Długość odcinka drogi podrzędnej pod mostem w tym wypadku nie może być większą niż 25 metrów.

§ 29. Mosty kolejowe nad ulicami miejskiemi winny mieć ustrój jezdni, zabezpieczający przechodniów i pojazdy od zabrudzenia smarami, żużlem i innemi odpadkami z przechodzących pociągów lub wodą ściekającą z mostu.

§ 30. Dojazdy do mostów drogowych oraz do przejazdów pod mostami kolejowemi winny być zbudowane zgodnie z przepisami podanemi wyżej w §§ 11, 13, 14, 16 i 21.

§ 31. Zastosowanie § 2 niniejszych przepisów do istniejących mostów kolejowych i drogowych nieodpowiadających wymaganiom §§ 25, 26, 27, 28, 29 i 30 tych przepisów może mieć miejsce tylko po każdorazowem uprzedniem porozumieniu się Ministrów Robót Publicznych i Kolei.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *(—) Rybczyński*

Minister Kolei: *(—) Tyszka*

101. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 29. X. 1924 r. Nr. XII.—792 w sprawie zmniejszania kosztów budowy państwowych dróg bitych.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych, Wydziałów Robót Publicznych). Do Urzędu Delegata Rządu (Okręgowej Dyrekcji R. P.) w Wilnie.

Do czasu wydania nowych przepisów technicznych, dotyczących, projektowania i budowy dróg bitych, Ministerstwo R. P. ze względów oszczędnościowych wprowadza następujące zmiany w okólnikach swych z d. 6. V. 1919 r. Nr. IV.—14—310 i z dnia 28. IV. 1920 r. Nr. 7243, IV. 3—346 odnośnie do dróg I-szej klasy — państwowych.

1. Najmniejsza szerokość jezdni szabrowej (wzgl. brukowej) wynosić winna 4,5 metr. (zamiast 5 m.).

2. a) Przy stosowaniu nawierzchni z kamiennym podkładem (o grubości około 15 cm.) górna warstwa szabrowa winna mieć grubość przeciętną: przed uwałowaniem 14 cm. (zamiast 18 cm.), po uwałowaniu 10—11 cm. (zamiast 13—14 cm.).

b) Przy stosowaniu nawierzchni bez kamiennego podkładu grubość przeciętna warstwy szabrowej winna być: przed uwałowaniem 26 cm. (zamiast 30 cm.) po uwałowaniu około 19 cm. (zamiast 22 cm.).

3. Na gruntach nieprzepuszczalnych (gliniastych) grubość warstwy piaskowej pod jezdnią kamienną należy stosować 15 cm., a w burtach (poboczach) zakładać dreny piaskowe o przekroju 30 cm. × 30 cm. albo szabrowe lub żwirowe o przekroju 20 cm. × 25 cm. Dreny zakładać należy w jodełkę w odległości 10—25 metr jeden od drugiego, zależnie od stopnia nieprzepuszczalności gruntu.

W związku z powyższem Ministerstwo poleca przy wykonywaniu dalszej budowy dróg państwowych oraz opracowywaniu technicznych projektów budowy dróg tejże kategorji zastosować redukcję w szerokości jezdni, grubości nawierzchni kamiennej oraz ilości i wymiarach warstw piaskowych i drenów zgodnie z powyższem.

Objętość materjałów kamiennych na 1 kilometr przy budowie dróg państwowych winna wynosić (nie licząc drenów).

a) przy stosowaniu podkładu kamiennego:

kamienia na podkład	720	metr. sześć.
tłucznia na budowę nawierzchni	630	„ „
tłucznia remontowego	30	„ „

b) bez stosowania podkładu kamiennego:

tłucznia na budowę nawierzchni	1170	metr. sześć.
tłucznia remontowego	30	„ „

Tłuczeń remontowy winien być przygotowany jednocześnie z budowaniem drogi i ułożony we wskazanej ilości na burtach drogi w równomiernie rozmieszczonych pryzmach lub stożkach.

Przy wyborze materjałów dla założenia drenów (piasku, żwiru lub tłucznia) należy kierować się tem, by koszt był najmniejszy. Jeśliby jednak piasek był nieodpowiedni, mianowicie niedostatecznie filtrujący, lub gdyby koszt piaskowych drenów był taki sam, jak żwirowych lub szabrowych, należy oddawać pierwszeństwo tym ostatnim.

W wypadkach, gdy wzmożony — istniejący lub przewidywany w najbliższym czasie — ruch kołowy (np. w okolicach podmiejskich) albo gdy obfitość kamienia, taniość i łatwość jego dostawy wskazywałyby na konieczność, względnie na celowość stosowania szerokości jezdni większej od 4,5 metr., zastosowanie tej szerokości możliwie jest tylko za każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa R. P.

Kierownik Ministerstwa: (—) *Rybczyński*

102. Okólnik Ministra Robót Publicznych Nr. XI 946 z dnia 7 maja 1925 r. w sprawie używania poboczy dróg dla ruchu kolarskiego i pieszego i odpowiedniego ich utrzymania.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Okręg. Dyrekcyj Robót Publ., względnie Wydziałów Robót Publicznych
Do Urzędu Wojew. w Tarnopolu i w Stanisławowie.
Do Urzędu Delegata Rządu (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Wilnie.

W myśl §§ 13 i 26 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924, regulują-

cego używanie i ochronę dróg (Dz. Ust. R. P. Nr. 61, poz. 611), ruch pieszy wzdłuż drogi winien odbywać się na poboczach, w braku specjalnych ścieżek lub chodników, a jadący na rowerach po drogach bitych lub brukowanych mogą używać poboczy, o ile to nie utrudnia odbywającego się na nich ruchu pieszego.

Postanowienia powyższe pociągają za sobą potrzebę utrzymywania poboczy dróg bitych brukowanych w takim stanie, aby wymienione dwa rodzaje ruchu doznawały jaknajmniej przeszkód.

W dążeniu z jednej strony do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu publicznego na drogach, a z drugiej strony specjalnie do ułatwienia jazdy na rowerach tam, gdzie twarda nawierzchnia nie jest dość gładka i równa, poleca się zwrócić szczególną uwagę na utrzymanie poboczy.

W tym celu, stosując się do miejscowych warunków, wszędzie tam, gdzie niema chodników, ścieżek oraz oddzielnych miejsc składowych dla tłucznia, zaleca się: 1) pobocza plantować, a rozjeżdżone zaraz wyrównywać, tak aby woda z jezdni łatwo po nich spływała, oraz aby nie zachodziła potrzeba przekopywania głębszych rowków w poprzek poboczy dla ścieku wody, co uniemożliwia jazdę na rowerach, a równocześnie nie zabezpiecza poboczy od ruchu kołowego, — i 2) kupki tłucznia dla łatania nawierzchni ustawiać zasadniczo na jednem poboczu, pozostawiając drugie wolnem dla ruchu pieszego i rowerowego.

Zresztą w każdym danym wypadku, w zależności od miejscowych warunków należy dążyć do udogodnienia ruchu pieszego i komunikacji kolarskiej, zwłaszcza w okolicach podmiejskich.

W związku z powyższem oraz biorąc pod uwagę, że tłuczeń składany dla konserwacji drogi na poboczu, zawsze tamuje odpływ wody z jezdni, jest rozjeżdżany przez pojazdy, zniekształca przekrój poprzeczny, a sam ulega znaczniejszemu zanieczyszczeniu, zaleca się stopniowo zakładanie wzdłuż dróg, a szczególniej wzdłuż dróg o węższych poboczach, osobnych miejsc składowych dla tłucznia w odstępach około 200 metrów i wymiarach zależnych od miejscowych warunków. O ile można, należy wybierać miejsca na takie składy tak, aby niepotrzebne były większe roboty ziemne i wykupno gruntów, więc w pobliżu przejść z wykopu w nasyp, w wykopach o odwrotnych spadkach, na szczycie spadków przez zasypanie rowu, na nieużytkach i t. p.

W razach wyjątkowych może być dopuszczane urządzenie miejsca składowego nad rowem z ułożeniem rury o średnicy nie mniejszej niż 60 cm.

Urządzenie wymienionych placów składowych winno być dokonywane bez specjalnych kredytów, pracą dróżników w chwilach wolnych od innych zajęć.

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*

103. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 17 października 1925 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych i Przemysłu i Handlu o przepisach co do odległości budowli od dróg publicznych i co do ścieków przydrożnych.

(Dz. U. R. P. Nr. 109/25 r. p. 778.)

Na zasadzie art. 26 oraz art. 15 i 17 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

I. Odległość budowli, ogrodzeń i t. p. od dróg publicznych.

§ 1. Najmniejsza odległość poszczególnych wymienionych w niniejszym paragrafie zakładów i urządzeń od zewnętrznego brzegu rowu lub stopy nasypu drogowego dróg państwowych, wojewódkich i powiatowych winna wynosić:

kuźni	6 mtr.
pieców cegielnianych i wapiennych . .	10 „
wiatraków	20 „
szybów górniczych	10 „

szybów naftowych (otworów świdrowych):

kopalń I klasy bezpieczeństwa . . .	30 metr.
kopalń II klasy bezpieczeństwa . . .	40 „
strzelnic	20 „

zbiorników na materjały łatwopalne:

większych, o pojemności ponad 200 m^3 .	40 metr.
mniejszych	20 „
kopalni gliny, piasku, żwiru, torfu, kamieniołomów, odkrywek i t. p. . . .	5 „

Przy zbiornikach, kopalniach i odkrywkach boczna ściana od strony drogi ma posiadać odpowiednią pochyłość lub stosowne wzmocnienie.

Niezależnie od tego mogą być postawione dodatkowe żądania ze względu na geologiczne właściwości terenu i ze względu na sposób wykonania.

Zachowanie wskazanych odległości dla wymienionych zakładów, urządzeń i fabryk położonych w obrębie już zabudowanych dzielnic miast, jako też w miastach posiadających zatwierdzone plany nie jest wymagane.

§ 2. Odległości w jakich mają być stawiane budynki, studnie i ogrodzenia przewidziane w ustępie pierwszym i drugim art. 15 ustawy wymienionej na wstępie oraz umieszczane zakłady i urządzenia wymienione w § 1 niniejszego rozporządzenia, należy obliczać:

a) dla dróg z rowami bocznemi, względnie z płaskiemi ściekami, oraz dla dróg położonych w wykopach — od górnej krawędzi zewnętrznego zbocza rowu, ścieku lub wykopu;
b) dla dróg w nasypach bez rowów bocznych — od stopy nasypu drogowego;
c) dla dróg położonych w poziomie gruntów przyległych bez rowów bocznych — od linji odległej o 2 metry od brzegu drogi.

§ 3. W razie przebudowy budynków i ogrodzeń oraz zakładów i fabryk, o których mowa w §§ 1 i 2 niniejszego rozporządzenia należy stosować przepisy tychże paragrafów, określające ich odległość od dróg publicznych.

§ 4. Przepisy §§ 1 i 2 nie mają zastosowania przy wznoszeniu budowli w dzielnicach miast już zabudowanych jako też w miastach posiadających zatwierdzone plany zabudowy. Natomiast dla budowli w polach i miejscach otwartych władze policyjno-budowlane winny odnośnie do określenia odległości tych budowli od dróg publicznych przed wydaniem pozwolenia na wznoszenie budowli zasięgać uprzednio opinji właściwego zarządu drogowego.

II. Sztuczne ścieki do rowów przydrożnych.

§ 5. Odprowadzenie do rowów przydrożnych lub przepustów drogowych wód ze sztucznych ścieków może się odbyć nie inaczej, jak na podstawie pozwolenia właściwej władzy wykonywującej utrzymanie drogi (art. 10—12 ustawy z dn. 10. XII. 20 r. — Dz. U. R. P. Nr. 6 z 1921 r., poz. 32), o ile dalszy odpływ wód jest zapewniony, i o ile nie zachodzą okoliczności, z powodu których winny być niezależnie zastosowane przepisy art. 25 i inne ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 936).

§ 6. Wszelkie urządzenia niezbędne dla zapewnienia odpływu wód ze sztucznych ścieków w pasie drogowym (jak np. pogłębienie i umocowanie rowów przydrożnych i odpływowych, założenie nowych przepustów, obniżenie dna i pogłębienie fundamentów przepustów istniejących i t. p.) jak również wszelkie urządzenia dla zapewnienia bocznych wjazdów (mostki i przepusty na pogłębionych rowach) i zabezpieczenia ruchu (barjery, słupki i t. p.) winny być wykonane przez właściwy zarząd drogowy lub pod jego nadzorem, na koszt stron zainteresowanych, które winny być uprzednio powiadomione o konieczności tych urządzeń. Strony zainteresowane mogą odmówić swej zgody za poniesienie kosztów wykonania urządzeń, w takim jednak wypadku może być cofnięte pozwolenie omówione w § 5 niniejszego rozporządzenia.

Utrzymanie w porządku wzmiankowanych urządzeń będzie dokonywane tymże trybem.

§ 7. W wydawanych przez władzę wykonywującą utrzymanie drogi (§ 5) pozwoleniach na wprowadzenie na pas drogowy sztucznych ścieków winno być wyraźnie zastrzeżone, że strony zaintereso-

wane ponosić będą koszta naprawy ewentualnych uszkodzeń drogi z jej przynależnościami wynikłych wskutek istnienia urządzeń wspomnianych w poprzednim paragrafie, jak również różnicy zwiększonych kosztów utrzymania drogi z tegoż tytułu oraz zobowiążą się, w razie przedsiębranej przez zarząd drogowy przebudowy drogi, do odpowiedniego dostosowania powyższych urządzeń na swój koszt, ewentualnie do poniesienia kosztów tych wszystkich robót przy przebudowie, które były wyłącznie wywołane potrzebami odprowadzenia danych ścieków w pasie drogowym.

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

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*
Minister Spraw Wewnętrznych: *W. Raczkiewicz*
Minister Przemysłu i Handlu: *C. Klarner*

PRZEPISY MOSTOWE.

104. Przepisy o budowie i utrzymaniu mostów drogowych, obowiązujące od dnia 1. I. 1926 r., zatwierdzone przez Pana Ministra Robót Publicznych rozporządzeniem z dnia 9. XI. 1925 r. Nr. XIII—1386.

ROZDZIAŁ I.

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

§ 1.

Niniejsze przepisy odnoszą się do wszystkich mostów, leżących na drogach publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Szczegółowe dane dotyczące niezbędnych właściwości materjałów budowlanych, ich dostawy i t. p., podane będą w osobnych przepisach.

§ 2.

Mosty na drogach dzielą się na:

a) mosty pierwszej klasy — na drogach państwowych w rozumieniu art. 1, poz. 1 Ustawy drogowej z dn. 10 grudnia 1920 r. Dz. U. R. P. Nr. 6. — 1921 r., p. 32, oraz na głównych ulicach większych miast;

b) mosty drugiej klasy — na drogach wojewódzkich i powiatowych w rozumieniu art. 1, poz. 2 i 3 tejże Ustawy drogowej z dn. 10 grudnia 1920 r., oraz na ulicach miejskich, nie należących do kategoryj, wskazanych w punkcie a);

c) mosty trzeciej klasy — na drogach gminnych w rozumieniu art. 1, poz. 4 tejże Ustawy drogowej z dn. 10 grudnia 1920 r. poza obrębem miast; mosty trzeciej klasy jedynie w drodze wyjątku mogą być budowane na ulicach małych miast;

d) mosty dla pieszych czyli kładki.

Mosty na dojazdach kolejowych zalicza się do tej klasy mostów, do której są zaliczone mosty na drodze, z którą się dojazd łączy.

Przez zaliczenie mostu do jednej z trzech klas (a, b, c) ustalona zostaje szerokość mostu i jego ruchome obciążenie dla obliczeń statycznych. Dla mostów w wielkich miastach można ustalić w miarę potrzeby inną szerokość i inne obciążenie ruchome. Dla mostów dla pieszych (kładek) szerokość ustala się w każdym poszczególnym wypadku.

Na jednej i tej samej drodze należy zasadniczo budować mosty jednakowej klasy.

Na drogach państwowych gruntowych, nie mających twardej nawierzchni, można budować za zezwoleniem Ministerstwa Robót Publicznych drewniane mosty drugiej klasy.

W poszczególnych wypadkach Ministerstwo Robót Publ. może zażądać przy budowie mostów przeniesienia mostów do klas wyższych, jak również, przy budowie mostów drewnianych na drogach gruntowych, przeniesienia mostów do klas niższych.

§ 3.

Zatwierdzanie projektów mostów na drogach państwowych.

1. Mosty drewniane typów przyjętych przez Ministerstwo Robót Publiczn. o rozpiętościach przęseł do 20 m., a długości całkowitej do 50 m., oraz przepusty i mosty stałe typów, przyjętych przez M. R. P., o długości całkowitej do 20 m., budowane być mogą na zasadzie projektu wstępnego, zatwierdzonego przez Urzędy Wojewódzkie (Dyrekcje Okręgowe R. P. lub Wydziały Robót Publicznych).

2. Mosty drewniane o rozpiętościach przęseł do 20 m., a długości całkowitej do 50 m., różniące się zasadniczo od typów, przyjętych przez M. R. P., mogą być budowane na zasadzie projektu wstępnego, zatwierdzonego przez M. R. P., przyczem Ministerstwo może zażądać przedstawienia szczegółowego projektu do zatwierdzenia.

3. Mosty drewniane o rozpiętościach przęseł ponad 20 m. lub długości całkowitej ponad 50 m. bez względu na typ, budowane być mogą na zasadzie projektu wstępnego, zatwierdzonego przez M. R. P. przyczem M. R. P. może zażądać przedstawienia szczegółowego projektu do zatwierdzenia.

4. Mosty stałe o rozpiętościach przęseł do 20 m., a długości całkowitej ponad 20 m. bez względu na typ, mogą być budowane na zasadzie projektu wstępnego, zatwierdzonego przez M. R. P., przyczem Ministerstwo może zażądać przedstawienia szczegółowego projektu do zatwierdzenia.

5. Mosty stałe o rozpiętościach przęseł większych od 20 m. bez względu na typ, mogą być budowane na zasadzie projektu szczegółowego, zatwierdzonego przez M. R. P. W poszczególnych wypadkach M. R. P. może udzielić zezwolenia na budowę takiego mostu na zasadzie projektu wstępnego.

§ 4.

Zatwierdzanie projektów mostów na drogach samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych).

1. Mosty wymienione w par. 3 p. 1 i 2 mogą być budowane na zasadzie projektów wstępnych, zatwierdzonych przez Urzędy Wojewódzkie (Dyrekcje Okręgowe R. P. dla Województw Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego, Białostockiego, Wileńskiego, Nowogródzkiego, Poleskiego i Wołyńskiego, Wydziały Robót

Publicznych dla Województw Pomorskiego i Poznańskiego, oraz przez Tymcz. Wydział Samorządowy dla Województw Krakowskiego, Lwowskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego).

Jedynie budowa mostów drewnianych o rozpiętościach przęseł mniejszej niż 20 m. i długości ogólnej mniejszej niż 20 m., oraz budowa stałych mostów o długości mniejszej niż 10 m. nie wymaga powyższego zatwierdzenia, o ile budowa prowadzona jest ściśle według typów, przyjętych przez M. R. P., przyczem należy uwzględnić wymagania ustalone przy postępowaniu wodno-prawnem w myśl art. 45 Ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 102/1922 poz. 936).

2. Mosty, wymienione w § 3 p. 3 i 4 mogą być budowane na zasadzie projektu wstępnego, zatwierdzonego przez M. R. P. W poszczególnych wypadkach może M. R. P. zażądać projektu szczegółowego.

3. Mosty, wymienione w § 3 p. 5, mogą być budowane na zasadzie projektu szczegółowego, zatwierdzonego przez M. R. P. W poszczególnych wypadkach może Min. udzielić zezwolenia na budowę takich mostów na zasadzie projektu wstępnego.

§ 5.

Zatwierdzanie projektów mostów prowizorycznych (objazdowych).

Do zatwierdzenia projektu mostów tymczasowych (objazdów przy budowie mostów stałych) upoważnione są: 1) Dyrekcje R. P., na obszarze Województw: Warszawskiego, Łódzkiego, Kieleckiego, Lubelskiego, Białostockiego, Wileńskiego, Nowogródzkiego, Poleskiego, Wołyńskiego; 2) Wydziały Robót Publicznych dla Województw: Poznańskiego i Pomorskiego; 3) Dyrekcje R. P. we Lwowie i Krakowie dla dróg państwowych na obszarze Województwa Krakowskiego, Lwowskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego; 4) Tymczasowy Wydział Samorządowy dla dróg samorządowych na obszarze Województw: Krakowskiego, Lwowskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego.

§ 6.

Do zatwierdzania projektów przebudowy lub wzmocnienia istniejących mostów stałych upoważnione są władze, wymienione w §§ 3 i 4 przy tym samym toku postępowania.

§ 7.

W celu uzyskania zezwolenia na budowę mostu przedkłada zarząd drogi, do której most należy, odpowiednim władzom projekt wstępny, który na zasadzie zebranych opinij interesowanych państwowych i samorządowych władz i urzędów winien oznaczyć:

1. Miejsce.
2. Długość w świetle całego mostu, rozstawienie i wymiary filarów.
3. Szerokość mostu.
4. Wysokość nad wielką wodą, stanem żeglownym i t. d.
5. Obciążenie mostu (klasę mostu).
6. Potrzebne wywłaszczenie.

W projekcie winny być uwzględnione wymagania wojskowości.

Projekt wstępny, zatwierdzony przez Ministerstwo Rob. Publ., nie wymaga w myśl art. 45 ust. 3 Ustawy wodnej z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 102/1922, poz. 936) pozwolenia władzy wodnej na wykonanie, postępowanie zaś wodno-prawne winno ograniczyć się do rozprawy i orzeczenia co do zarzutów i żądań stron interesowanych. Projekty, nie zatwierdzane przez Min. Rob. Publ., wymagają w myśl tegoż art. 45 p. 5 Ustawy wodnej pozwolenia władzy wodnej.

§ 8.

Projekt wstępny ma zawierać:

a) W tytule nazwę i siedzibę zarządu drogi, dokładne określenie miejsca budowy mostu i klasę, do której ma być most zaliczony.

b) Uzasadnienie potrzeby budowy mostu, klasy mostu i głównych wymiarów, ewentualnie wyboru miejsca, oraz wyniki przeprowadzonego dochodzenia wodno-prawnego.

c) Plany: sytuacyjny z oznaczeniem osi mostu w podziałce 1:1000—1:2000, ewentualnie w podziałce katastralnej, profil podłużny drogi z projektowaną niweletą mostu (1:1000 i 1:100), rzut poziomy, przekrój poprzeczny i podłużny przez przeszkodę, którą most przekracza, z wkreślonym projektem mostu (1:100 lub 1:200); w razie przebudowy mostu także schematyczne plany mostu starego.

W planach należy uwidocznić granice własności i potrzebne do zajęcia grunty i budowle, znaki graniczne, wysokości i kilometrowe i t. p., oraz szczegóły, które mogą uzasadniać potrzebę budowy mostu, wybór miejsca budowy, projektowaną rozpiętość i szerokość mostu.

d) Uzasadnienie światła mostu, przyczem należy dołączyć potrzebne:

1. obliczenie ilości i stanu największej katastralnej wody;
2. obliczenie światła mostu na podstawie obliczenia spiętrzenia i szybkości wody pod mostem;
3. dane, odnoszące się do światła istniejących mostów poniżej i powyżej miejsca budowy.

e) Opis geologiczny terenu z przekrojem gruntu w osi mostu i z oznaczeniem warstw i wytrzymałości ze względu na fundamentowanie, oraz z oznaczeniem poziomu wody gruntowej.

Dla mostów większych, zwłaszcza łukowych lub sklepionych, należy dołączyć opis i wyniki sondowania gruntu, z planem sytuacyjnym otworów próbnych i próbkami wydobytych gatunków ziemi. Geologiczny profil podłużny podać należy w skali 1:1000 i 1:100 (podziałka skażona).

f) Opis techniczny projektowanej konstrukcji mostu z podaniem sposobu i warunków fundamentowania.

g) Wykaz gruntów, które mają być zajęte pod budowę, zawierający liczby parcel, nazwiska właścicieli, rodzaj i wartość poszczególnych działek, które mają być wywłaszczone, i t. p.

h) Obliczenie przybliżonych kosztów budowy w razie, jeżeli je pokrywa w części lub w całości Skarb Państwa.

§ 9.

Projekt szczegółowy.

Projekt szczegółowy budowy lub wzmocnienia mostów, przyczółków, filarów, jarzm lub izbic, jaki należy przedłożyć odnośnym władzom, powinien zawierać:

1. Poprzedni zatwierdzony projekt wstępny. W projekcie tym winny być przewidziane wymagania wojskowości, co do urządzeń specjalnych dla celów wojskowych, co do których Ministerstwo Spraw Wojskowych na podstawie przedłożonego wstępnego projektu mostu, poda wskazówki w każdym poszczególnym wypadku.

2. Szczegółowy projekt konstrukcji mostu w podziałce 1:50, 1:25, 1:20 lub 1:10 z dokładnem oznaczeniem potrzebnych wymiarów, przyczem wymiary, podane w kosztorysie i w obliczeniu ilości materjału, należy uwidocznić i na rysunku.

3. Obliczenie statyczne wszystkich części mostu z uzasadnieniem projektowanego ustroju i z wykazaniem naprężeń, jakie będą w przyjętych przekrojach przy najniekorzystniejszem obciążeniu.

Obliczenie można wykonać rachunkowo lub wykreślnie.

Wszelkie obliczenia należy wykonać w taki sposób, aby sprawdzenie było ułatwione.

Zgodność planów z obliczeniami statycznemi poświadcza projektujący, podpisany na planach i obliczeniu statycznem.

4. Opis budowy, w którym należy przedstawić projektowany sposób wykonania i podać jakość materjałów, jakie będą użyte do budowy przy projekcie mostu.

5. Obliczenie ilości materjału. Przy mostach betonowych i żelazno-betonowych należy przytem podać potrzebną wytrzymałość kostkową każdego rodzaju betonu po 28 dniach.

Przy projekcie mostu kamiennego podać należy: rodzaj kamienia, oraz jego miejsce wydobycia i wytrzymałość kostkową, stwierdzoną przez Politechnikę Warszawską lub Lwowską lub inny zakład dla badania materjałów budowlanych, uznany przez M. R. P.; do projektu należy wtedy dołączyć próbkę kamienia przynajmniej z jednej strony ociosanego na sposób ciosu. Dla małych mostów poniżej 10 m. wystarczy przedłożyć próbkę kamienia nieobrobionego bez stwierdzenia wytrzymałości kostkowej.

6. Kosztorys szczegółowy, ułożony według działów robót, z podaniem wymiaru i ceny jednostkowej tych robót, przyjętej według zatwierdzonego cennika robót (analizy cen) dla tej okolicy i okresu budowy, jednakże tylko w tych wypadkach, gdy Państwo pokrywa koszty budowy w części lub w całości. W robotach ciesielskich należy podać osobno koszt materjału, osobno zaś koszt robocizny.

7. Plany i obliczenia statyczne rusztowań. Tej ostatniej części projektu wymaga się tylko dla mostów o rozpiętości ponad 20 m., przyczem można ją przedkładać osobno, bezpośrednio przed przystąpieniem do budowy.

§ 10.

Mosty drogowo-kolejowe.

Mosty służące równocześnie dla ruchu kołowego i kolejowego podlegają co do naprężeń dopuszczalnych przepisom Ministerstwa Kolei dla mostów kolejowych.

Mosty, przez które przechodzą tory miejskich kolei elektrycznych (tramwajów), otrzymują naprężenia dopuszczalne, jak dla mostów drogowych.

§ 11.

Odpowiedzialność za przedłożony projekt.

Przedłożone plany, obliczenia i t. d. powinny być podpisane przez projektodawcę i kierownika zarządu drogi, do której most należy.

§ 12

Zatwierdzenie projektu.

Odnośne władze powinny po sprawdzeniu planów i obliczeń uwidocznić sprawdzenie i zarządzone zmiany na planach budowy i wymienić je w piśmie zezwalającem na wykonanie budowy.

§ 13.

Nadzór w czasie budowy.

1. Przed zaczęciem budowy należy podać odnośnym władzom budowlanym nazwisko technicznego kierownika budowy mostu i nazwisko przedsiębiorcy (lub przedsiębiorstwa), który będzie most budował.

2. Przez cały czas trwania robót betonowych ma dozorować budowę techniczny kierownik lub jego zastępca.

3. Władzom II. i III. instancji M. R. P. przysługuje prawo kontrolowania budowy mostu przez swoich delegatów.

4. Dla ułatwienia kontroli powinien techniczny kierownik budowy zakomunikować władzom II. instancji M. R. P. plan robót.

5. W razie niemożności podania dokładnego planu robót należy niezwłocznie zakomunikować władzom II. instancji M. R. P., a w razie, jeżeli przy zatwierdzeniu projektu jest to zastrzeżone, również i władzom III. instancji:

a) przy budowie mostu drewnianego:
   o dniu zaczęcia budowy jarzm i przyczółków,
   o dniu zaczęcia budowy dźwigarów i pomostu,
   o dniu zaczęcia budowy izbic,
   o dniu ukończenie budowy mostu;

b) przy budowie mostu żelaznego:
   o dniu odbioru żelaza w hucie,
   o dniu odbioru złożonej konstrukcji żelaznej w fabryce,
   o dniu, w którym zacznie się składanie dźwigarów głównych na miejscu budowy,

o dniu ukończenia składania konstrukcji żelaznej,
o dniu ukończenia budowy mostu;

c) przy budowie mostu betonowego lub żelazno-betonowego:
o dniu zaczęcia robót betonowych,
o dniu ukończenia robót betonowych,
o dniu rozdeskowania;

d) przy budowie mostu kamiennego:
o dniu, w którym ma się zacząć zakładanie podeszwy fundamentów,
o dniu ukończenia rusztowania krążynowego,
o dniu ukończenia budowy sklepień,
o dniu, w którym zacznie się rozbierać rusztowanie,
o dniu ukończenia budowy mostu.

§ 14.

Dziennik budowy.

1. Poczynając od dnia odbioru materjałów budowlanych, winien kierownik budowy prowadzić dziennik budowlany.

2. Dziennik budowy ma upamiętniać postępy roboty, odbiór i dowóz materjałów, wyniki prób materjałów, sposób i postęp (protokół) bicia pali, protokoły spisane przy odbiorze konstrukcji żelaznej, postępy przy wykonywaniu robót, zmiany temperatury i atmosferyczne w czasie wykonywania robót betonowych i układania muru, czas pracy, zarządzenia wydane, szczególne zdarzenia i dane, które mogą w razie jakiegokolwiek sporu świadczyć o stanie rzeczy.

Nadto dziennik budowy powinien zawierać:

a) opis robót nieprzewidzianych przez kosztorys,
b) opis robót przewidzianych przez kosztorys, lecz nie wykonanych,
c) wymiary i obliczenia, których z postępem budowy nie byłoby można określić.

3. Władze M. R. P. powinny kontrolować prowadzenie dziennika w czasie całej budowy.

§ 15.

Znak wysokości.

Przed przyczółkiem mostowym na zewnątrz przekroju poprzecznego drogi należy osadzić stały znak wysokości (reper), opierający się fundamentem na gruncie rodzimym, a wykonany z materjału trwałego (żelaza, kamienia lub betonu). Przy mostach dłuższych niż 100 m. należy umieścić dwa takie znaki, po jednym na każdym końcu mostu.

§ 16.

Oddanie mostu do użytku publicznego.

1. Po ukończeniu budowy powinien zarząd drogi, do której należy most, przeprowadzić komisyjne zbadanie wykonania przy udziale delegata władzy II. lub III. instancji M. R. P., która zezwoliła na budowę mostu.

2. Obciążeniu próbnemu poddaje się zasadniczo mosty drewniane o rozpiętości przęseł ponad 20 m., zaś mosty żelazne, kamienne, żelazo-betonowe i betonowe ponad 10 m.

3. Do próby mostu należy użyć obciążenia, które według obliczeń daje największe naprężenia, przyczem należy dla tego obciążenia sporządzić obliczenie statyczne ugięcia.

4. Przy obciążeniu próbnem mostów żelaznych należy wyznaczyć w sposób jaknajdokładniejszy w odniesieniu do punktów stałych, wysokości dolnego pasa głównych dźwigarów nad środkami łożysk i w połowie rozpiętości każdego przęsła, ewentualnie także w punktach pośrednich.

5. Obciążenie próbne mostów betonowych i żelazno-betonowych wykonuje się nie wcześniej, niż po 90 dniach tężenia, licząc od dnia naniesienia betonu. Jeżeli beton w czasie tężenia był pod działaniem mrozu, należy do tych 90 dni doliczyć czas trwania mrozów.

6. Obciążenie próbne powinno trwać tak długo, jak długo zwiększają się odkształcenia, jednak conajmniej 12 godzin. Dopiero po upływie tego czasu należy zmierzyć największe ugięcie.

7. Po zbadaniu wykonania i przeprowadzenia próby obciążenia należy spisać protokół w 2 egzemplarzach, z których jeden ma być dołączony do protokółu odbiorczego, drugi oddany tej władzy, którą będzie nadal obowiązywało utrzymanie mostu.

8. Komisja, przeprowadzająca kontrolę wykonania i próbę obciążenia, oddaje zaraz most do użytku publicznego w razie korzystnych wyników próby.

9. W razie znalezionych braków, komisja decyduje na miejscu, czy pomimo tego można most zaraz oddać do użytku publicznego, a wykazane braki usunąć w czasie ruchu, nad czem ma czuwać władza przyjmująca most w utrzymanie.

10. Mostu nie można oddawać do użytku publicznego:

a) w razie, jeżeli ugięcie stałe mierzone w 12 godzin po usunięciu obciążenia próbnego i po uwzględnieniu osiadania się podpór przekracza $\frac{1}{4000}$ rozpiętości,

b) w razie, jeżeli zmierzone ugięcie sprężyste jest o jedną dziesiątą większe od ugięcia obliczonego teoretycznie,

c) w razie jeżeli przy kontroli wykonania lub przy próbie obciążenia okazały się włoskowate pęknięcia żelaza, nieprawidłowe osadzenie nitów, uszkodzenia żelaza, zmniejszające przekrój użyteczny, pęknięcia betonu lub inne niepokojące oznaki.

§ 17.

Wymiary poprzeczne mostów drogowych.

1. Szerokość mostu ma zasadniczo umożliwić minięcie się dwóch wozów na moście, oraz ewentualnie urządzenie chodników dla ruchu pieszego.

2. Najmniejsze dopuszczalne wymiary poprzeczne mostu zestawione są na tablicy I.

3. Chodniki na mostach powinny być urządzane w miastach i osiedlach, lub w ich pobliżu.

Najmniejsza szerokość chodnika mostu może wynosić 0,75 m.

Na moście, na którym niema chodników, powinien być zawsze urządzony krawężnik ochronny o szerokości 40 cm.

4. Zmniejszenie szerokości ustalonych w punkcie 2 może być dozwolone na mocy specjalnego zezwolenia Ministerstwa Robót Publ.

5. Mosty o rozpiętościach do 4 m. włącznie winny być budowane o tej samej szerokości, co korona drogi, na której most się znajduje.

6. Przy mostach o przekroju zamkniętym tężnikami (wiatrownicami) u góry lub przy umieszczeniu jakiejkolwiek konstrukcji wystającej nad powierzchnię jezdni lub chodników, należy przyjąć wysokość w świetle dla chodników najmniej 2,5 m., a dla jezdni conajmn. 4,5 m.

§ 18.

Długość mostu i rozpiętości przęseł w świetle powinny odpowiadać miejscowym warunkom i rodzajowi przeszkody, którą most przekracza. Projekty mostów nad rzekami spławnemi i żeglownemi winny uwzględniać możliwość i dogodność spławu i żeglugi na tych rzekach, oraz ruchu na drogach holowniczych i na brzegach przy normalnym poziomie wody.

§ 19.

Najmniejsze wzniesienie dolnej krawędzi konstrukcji mostu oznacza się w sposób następujący:

a) Jeżeli most przekracza strugi, strumienie, potoki i rzeki, dolna krawędź mostu winna być wniesiona ponad najwyższy znany stan wody conajmniej o 0,5 m., a jeżeli zachodzi obawa, że w czasie powodzi mogą płynąć pnie i inne przedmioty, odstęp ten winien wynosić 1 m. Ponadto na rzekach żeglownych dolna krawędź mostu powinna wznosić się ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga jeszcze może się odbywać — o 5,50 m., na rzekach spławnych przy spławie wiązanym — o 2,50 m. ponad najwyższy stan wody, przy którym jeszcze spław może się odbywać, a przy spławie luzem — 1 metr ponad najwyższy stan wody.

W poszczególnych wypadkach, a zwłaszcza przy mostach o charakterze prowizorycznym normy powyższe mogą być zmienione przez Ministerstwo Robót Publicznych, o ile warunki miejscowe na to pozwalają lub tego wymagają.

Łożyska dźwigarów głównych i kaptury powinny się znajdować nad najwyższym znanym poziomem wody.

Łukowe mosty kamienne i betonowe, o ile mają strzałkę mniejszą, niż 1/6 rozpiętości, a styczna nasadowa nie jest pionowa, należy założyć tak, ażeby zwierciadło najwyższego znanego stanu wody nie sięgało ponad węzgłowia. (rys. 1.).

W razie, jeżeli strzałka przekracza 1/6 rozpiętości, nie powinno zwierciadło najwyższego znanego stanu wody sięgać ponad punkt,

w którym promień poprowadzony pod kątem 30° do poziomu do środka koła, zakreślającego najniższą część podniebienia łuku, przecina podniebienie (rys. 2.).

b) Dolną krawędź mostów, przekraczających linję kolejową, należy wznieść ponad skrajnię wozów kolejowych odpowiednio do przepisów Ministerstwa Kolei.

Przy mostach drewnianych wzniesienie to winno wynosić conajmniej 0,5 m., przyczem należy stosować urządzenie, chroniące drzewo od pożaru. Urządzenia takie są zbędne, jeżeli dolna krawędź mostu znajduje się 2,0 m. nad skrajnią.

c) Jeżeli most przekracza drogę kołową, winna dolna krawędź konstrukcji wznosić się najmniej 2,5 m. nad chodnikami, a 4,5 m. nad jezdnią, o ile środki komunikacyjne nie wymagają większej wysokości. Na drogach podrzędnych można tę wysokość zmniejszyć, jednak nie niżej 3,20 m. O możności tego zmniejszenia decyduje Ministerstwo Robót Publicznych.

§ 20.

Poręcze.

1. O ile dźwigary główne, wystające nad jezdnią lub chodnikami nie zabezpieczają dostatecznie wozów i pieszych od upadku z mostu, należy ustawić poręcze o wysokości najmniej 1.10 m., przechodzące przez całą długość mostu, a przy skrzydłach równoległych także i przez długość skrzydeł.

2. Przy mostach o małej rozpiętości, znajdujących się w otwartem polu, gdy wysokość drogi nad dnem przeszkody nie przekracza 2,0 m., można poręcze zastąpić słupkami (odbojnicami, pachołkami) o wysokości najmniej 40 cm.

§ 21.

Tablice ostrzegawcze.

Przed każdym mostem, o długości większej niż 50 m., należy umieścić przed mostem po prawej stronie tablicę z uwidocznieniem ciężarów ruchomych, jakie mogą przez most przechodzić.

Dla przeprowadzenia większych ciężarów przez most, potrzebne jest specjalne pozwolenie władzy.

ROZDZIAŁ II.

OBCIĄŻENIA I SIŁY ZEWNĘTRZNE.

§ 22.

Przy obliczaniu statycznem mostów drogowych uwzględnić należy następujące obciążenia:

a) ciężar własny mostu i urządzeń stale na nim umieszczonych (ciężar stały);
b) ciężar zmienny (ruchomy);
c) parcie wiatru;

d) dla przyczółków i filarów wpływ parcia ziemi i parcia wody; nadto uwzględnić należy:

e) wpływ zmian ciepłoty;

f) wpływ skurczu materjału;

§ 23.

Ciężar stały.

1. Do obliczenia ciężaru stałego należy przyjąć dla materjałów budowlanych następujące ciężary jednostkowe, (o ile nie stwierdzi się innego rzeczywistego ciężaru):

1 m³	żelaza spawanego	7800 kg.
„	żelaza zlewnego	7850 „
„	stali	7860 „
„	żeliwa (żelaza lanego)	7300 „
„	ołowiu	11400 „
„	drzewa miękkiego mokrego (odkrytego)	900 „
„	drzewa miękkiego suchego (zakrytego)	800 „
„	drzewa twardego mokrego (odkrytego)	1000 „
„	drzewa twardego suchego (zakrytego)	900 „
„	bruku drewnianego	1100 „
„	piasku	1600 „
„	żwiru lub tłucznia na jezdni mostowej	1900 „
„	ziemi, gliny	1800 „
„	bruku kamiennego	2400 do 2800 „
„	asfaltu lanego	1200 „
„	muru ciosowego	2400 do 2500 „
„	muru z kamienia łamanego (wapień)	2400 „
„	muru z kamienia łamanego (piaskowiec)	2200 „
„	muru z cegieł zwykłych na zaprawie wapiennej	1600 „
„	muru z cegieł zwykłych na cemencie	1700 „
„	muru z klinkierów	1900 „
„	betonu stwardniałego z tłucznia lub żwiru	2200 „
„	betonu mokrego, będącego jeszcze w deskowaniu	2400 „
„	betonu wzmocnionego żelazem już stwardniałego	2400 „
„	betonu wzmocnionego żelazem, ale mokrego, będącego jeszcze w deskowaniu	2600 „

2. W razie użycia materjałów powyżej nie wymienionych, należy ciężar jednostkowy przyjąć wedle norm ogólnie przyjętych, ewentualnie oznaczyć próbami.

§ 24.

Ciężar ruchomy.

1. Zasadnicze obciążenie należy przy obliczaniu statycznem mostów przyjmować wedle rys. 3 na pasie jezdni o szerokości 2,50 m. Jest niem walec parowy o wadze 20 tonn, z czego przypada 8 tonn na oś przednią, zaś 12 tonn na tylną; za nim i przed tłum ludzi o ciężarze 500 kg./m² dla $l \leq 50$ m., zaś 400 kg./m² dla $l \geq 100$ m., gdzie l oznacza długość mostu; dla pośrednich długości należy interpolować linjowo.

Na chodnikach przyjmować należy tłum ludzi o tymże ciężarze jednostajnie rozłożonym.

2. Zasadnicze obciążenie jezdni i chodników należy pomnożyć przez spółczynnik φ, zależny od klasy mostu. Wynosi on:

$\varphi = 1{,}0$ dla mostów I klasy
$\varphi = 0{,}8$ „ „ II „
$\varphi = 0{,}4$ „ „ III „

3 Całkowity ciężar, działający na jezdnię mostową, przyjmuje się, mnożąc obciążenie określone na zasadzie p. p. 1 i 2 przez spółczynnik α, który wynosi:

$\alpha = \frac{b}{2{,}5} = 0{,}4\ b$, a więc proporcjonalne do szerokości mostu

dla jezdni o szerokości $b \leq 5{,}0$ m.,

$\alpha = 1 + \frac{b}{5} = 1 + 0{,}2\ b$ dla jezdni o szerokości $b > 5{,}0$ m.,

gdzie b jest szerokością jezdni (rys. 4). Krawężników można nie obciążać.

Przy obliczaniu mostu o dwu belkach głównych przyjąć należy, że na każdą belkę przenosi się połowa obciążenia obliczonego w sposób powyższy. Jeżeli most ma większą ilość belek głównych (wzgl. podłużnic) w odstępie mniejszym niż 2,5 m., to spółcz. $\alpha = 0{,}4\ b$ należy zastosować przy ich obliczeniu, o ile ustrój pomostu zapewnia ścisłe współdziałanie belek (np. mostu żel.-bet. z silnemi stężeniami poprzecznemi). Przez b należy wtedy rozumieć odstęp belek głównych. Jeżeli ustrój pomostu nie zapewnia ścisłego współdziałania belek, to ciężary, działające na jedną belkę należy przyjąć odpowiednio do rozkładu ciśnienia na te belki z uwzględnieniem szerokości kół walca i obciążenia każdego z nich. To samo należy zastosować przy obliczaniu pomostu. Pomost należy nadto przeliczyć na ciężar skupiony koła samochodu ciężarowego o wielkości P = 4 tonny dla mostów I. kl., 3,2 t. dla II. kl., zaś 1,6 t. dla III. klasy.

4. Przy obliczaniu poprzecznic należy każdy pas obciążenia ruchomego (p. 1.) umieścić w położeniu najniekorzystniejszem (cięższa oś na danej poprzecznicy) i przyjąć je jako obciążenie jednostajnie rozłożone na szerokości jezdni. Jeżeli obciążenie, przenoszące się na poprzecznicę z jednego pasa obciążenia o szerokości 2,5 m., wynosi P, to całkowite obciążenie, przenoszące się na poprzecznicę mostu o szerokości jezdni $b \leq 5$ m, wynosi $P_1 = P.\ \frac{b}{2{,}5} = 0{,}4\ P\ b$.

Dla szerokości jezdni $b > 5$ m. obciążenie wynosi $P_1 = P\ (1 + 0{,}2b)$.

5. Przy obliczaniu mostów o rozpiętości większej niż 50 m. można zamiast ciężaru skupionego walca (rys. 3.) przyjąć ciężar zastępczy, jaki otrzyma się rozkładając ciężar walca jednostajnie na powierzchnię, zajętą przez walec, równą $2{,}50 \times 6{,}00 = 15{,}00$ m^2. Takiż ciężar zastępczy przyjmować można też przy obliczaniu mostów o rozpiętościach między 30 m., a 50 m., o ile odpowiednia gałąź linji wpływowej ma długość równą lub większą niż 30 m.

6. Dla poszczególnych mostów wszystkich klas może M. R. P. zarządzić zastosowanie innych obciążeń (inny spółczynnik, lub wogóle inne obciążenie). Dotyczy to zwłaszcza mostów w miastach o większym ruchu.

7. Przy obliczaniu części ustrojowych chodników mostów dla ruchu kołowego, należy przyjmować obciążenie tłumem ludzi 600 kg/m^2, zaś ciśnienie poziome na poręcze 80 kg/mb.

8. Przy obliczaniu kładek, przyjmuje się tłum ludzi o wielkości jak dla II klasy.

9. Przy obliczaniu przyczółków należy przyjmować ciężar zastępczy wedle p. 5.

§ 25.

Wpływ parcia wiatru.

1. Wpływ wiatru przyjąć należy jako siłę poziomą jednostajnie rozłożoną o natężeniu 250 kg/m^2 powierzchni bocznej mostu nieobciążonego, względnie 100 kg/m^2 mostu obciążonego ciężarem ruchomym, uwzględniając przy obliczeniu przekroju i przy badaniu stałości mostu niekorzystniejszy z obydwóch wypadków.

2. Jako powierzchnię boczną dla wpływu wiatru przyjąć należy:

a) Przy moście nieobciążonym o dźwigarach pełnościennych, rzeczywistą powierzchnią boczną dźwigara głównego pomostu; przy dźwigarach kratowych zaś, prócz powierzchni pierwszej kraty, leżącej od strony wiatru, także i część powierzchni drugiej kraty, odpowiadającej stosunkowi niewypełnionej powierzchni pierwszego dźwigara do całkowitej powierzchni tegoż.

Jeżeli zatem całkowita powierzchnia dźwigara pierwszego wynosi F, zaś część jej narażona na parcie wiatru $F_w = aF$, to z dźwigara drugiego przyjąć należy powierzchnię całkowitą, pomnożoną przez spółczynnik a $(1—a)$.

b) Przy moście obciążonym przyjmuje się jako powierzchnię boczną ciężarów ruchomych (wozów i pieszych) pełny postępujący prostokąt o wysokości 2 m., ponad jezdnię w najniekorzystniejszem położeniu. Wpływ kraty pierwszej i drugiej uwzględnia się tylko w częściach, sięgających poza ten prostokąt.

Dla mostów o jezdni górą należy zbadać stałość mostu przeciw wywróceniu pod naciskiem wiatru, a to zarówno dla mostu obciążonego ciężarem jednostajnie rozłożonym 300 kg/m^2, jako też nieobciążonego.

W obu wypadkach powinna być pewność przeciw wywróceniu najmniej 1,5-krotna.

§ 26.

Wpływ zmiany ciepłoty.

Zmiany ciepłoty należy uwzględnić w obliczeniach statycznych i w wykonaniu według postanowień objętych następnemi rozdziałami.

ROZDZIAŁ III.

MOSTY DREWNIANE, ORAZ DREWNIANE PRZYCZÓŁKI, FILARY (JARZMA) I IZBICE.

§ 27.

Drzewo budulcowe.

Do budowy mostów można używać:

drzewa miękkiego (jodłowego, świerkowego, sosnowego lub modrzewiowego), ewentualnie olchowego (tylko na pale);

drzewa twardego (dębowego).

Wskazane jest używanie drzewa twardego na pale (ewentualnie i na opierzenie filarów, (jarzm), przyczółków i izbic), a — o ile jest to możliwe — i na górną dylinę pomostu, na którą wprost działają koła wozów.

Pale mostów drogowych winny mieć w cieńszym końcu grubość przy drzewie dębowem conajmniej 20 cm., przy drzewie miękkiem conajmniej 24 cm.

§ 28.

Jakość drzewa.

1. Drzewo budulcowe powinno być zupełnie zdrowe, proste i bez wad, przy uderzeniu młotem ma wydawać czysty odgłos.
2. Drzewo, przeznaczone na dźwigary zginane, powinno mieć pień prosty, bez żadnych wad.
3. Wskazane jest używanie do budowy mostów drzewa zimowego cięcia. W wyjątkowych wypadkach można użyć do budowy drzewa ściętego w innej porze roku.
4. Pień drzewa ściętego w porze krążenia soków, należy natychmiast odrzeć z kory, pozostawić w miejscu przewiewnem, a zabezpieczonem przed bezpośredniem działaniem promieni słonecznych.
5. Do budowy mostu można używać tylko drzewa suchego.

§ 29.

Zabezpieczenie drzewa przed grzybem i gniciem.

Części mostu, specjalnie podlegające działaniom atmosferycznym, należy zabezpieczyć przy pomocy odpowiednich materjałów izolacyjnych, jak blachy żelaznej cynkowanej, papy asfaltowej lub przez powlekanie powierzchni, narażonej na bezpośrednie działanie wilgoci

materjałami smołowemi, albo przez zwęglenie powierzchni drzewa, albo wreszcie przez nasycanie drzewa środkami dezynfekcyjnemi.

Niezależnie od zabezpieczenia drzewa przed szkodliwem działaniem wilgoci, należy ułatwić dostęp powietrza do każdej części zespołu drewnianego.

§ 30.

Żelazo.

Żelazo, użyte w mostach drewnianych winno odpowiadać przepisom, dotyczącym żelaza budowlanego, ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Do czasu wydania tych przepisów obowiązują „Tymczasowe przepisy" wydane przez Min. Rob. Publ. w 1920 roku, a dołączone do niniejszych przepisów.

§ 31.

Wykonanie budowy.

1. Most należy tak projektować i zbudować, ażeby następnie przy naprawie mostu lub wymianie uszkodzonych części, można było ruch kołowy utrzymać przynajmniej na połowie szerokości mostu.

2. Filary i przyczółki należy zabezpieczyć przed szkodliwem działaniem przedmiotów, przesuwających się pod mostem.

Wysokość zabezpieczenia powinna sięgać 50 cm. wyżej niż najwyższy znany stan wody.

3. Jeżeli pod mostami przepływają lody, należy zabezpieczyć filary mostów izbicami, dostatecznie silnemi.

4. Szerokość izbic nie powinna być mniejsza niż szerokości filarów (jarzm), które izbice te zabezpieczają.

5. Pomost należy zbudować tak, aby umożliwić jaknajszybszy odpływ wody opadowej, przyczem należy dźwigary zabezpieczyć przed zamoknięciem.

§ 32.

Szczegóły konstrukcyjne.

1. Drzewo okrągłe (okrąglaki) należy ociosywać do prostokąta, tylko w tych wypadkach, w których tego wymaga ustrój.

2. Drzewo okrągłe powinno być spłaszczone tylko w miejscach ułożenia na łożyskach i na powierzchniach, które służą jako podstawa dla innych części mostu.

3. Dylinę górną, narażoną wprost na działanie kół wozów, należy układać prostopadle lub ukośnie do kierunku jazdy, stroną rdzenną do góry.

4. Do połączeń należy używać śrub żelaznych, a tylko w podrzędnych wypadkach gwoździ lub kołków z drzewa twardego.

§ 33.

Obliczenie statyczne.

1. Przy obliczeniu przyjąć należy, że ciężary rozkładają się przez jezdnię drogi bitej lub żwirowanej na powierzchnię równą powierzchni, na którą ciężar wprost działa, zwiększoną w po-

przecznym i podłużnym kierunku o podwójną grubość żwirówki i pojedynczą grubość dyliny.

2. Obliczone naprężenia nie mogą przekraczać następujących granic:

NAPRĘŻENIE DRZEWA NA	Naprężenie dopuszczalne w kg./cm² dla drzewa	
	miękkiego	twardego
Rozciąganie	110	120
Zginanie	100	110
Ściskanie równoległe do włókien	65	80
Ściskanie prostopadłe do włókien	15	40
Ścinanie równoległe do włókien	12	20
Ścinanie prostopadłe do włókien	30	40
Ciśnienie na ściankę otworu równoległe do włókien	120	130

Naprężenia na ściskanie pod kątem ukośnym do włókien należy przyjmować wedle prawa elipsy, której osiami głównemi są naprężenia dopuszczalne równoległe i prostopadłe do włókien.

3. Przy obliczaniu mostów tymczasowych, budowanych na najwyżej trzyletni okres trwania, można dopuścić naprężenia o 20% wyższe od podanych w tablicy.

Przy obliczeniu belek kratowych wolno zwiększyć powyższe normy o 10%, o ile uwzględnia się wpływ parcia wiatru.

W częściach konstrukcji, będących naprzemian pod wodą i na powietrzu, należy normy powyższe zmniejszyć o 30%.

Naprężenia dopuszczalne wynoszą zatem w tych wypadkach:

NAPRĘŻENIE NA	Dla mostów tymczasow.		Dla mostów kratowych		Dla konstrukcji na przemian pod wodą i na powietrzu	
Rozciąganie	132	144	121	132	82,5	90
Zginanie	120	132	110	121	75	82,5
Ściskanie równoległe do włókien	78	96	71,5	88	48,5	60
Ściskanie prostopadłe do włókien	18	48	16,5	44	11,2	30
Ścinanie równoległe do włókien	14,4	24	13,2	22	9	15
Ścinanie prostopadłe do włókien	36	48	33	44	22,5	30
Ciśnienie na ściankę otworu równoległe do włókien	144	156	132	143	90	97,5

4. Przy obliczeniu dźwigarów złożonych (zazębionych, klinowanych i klockowych) należy, celem uwzględnienia nieścisłości działania, moment wytrzymałości całkowitego przekroju dźwigarów pomnożyć przez spółczynnik, podany w następującej tablicy:

	dla 2 belek	dla 3 belek
Dla dźwigarów zazębionych	0,7	0,6
Dla dźwigarów klinowanych	0,8	0,7
Dla dźwigarów klockowych	0,7	0,6

5. Części konstrukcji narażone na wyboczenie należy obliczać przy pomocy spółczynników zmniejszających według następującej tablicy, w której $\frac{L_w}{i}$ oznacza stosunek wolnej długości obliczanej części konstrukcji do najmniejszego promienia bezwładności.

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
		55	0,66	105	0,32
10	0,98	60	0,63	110	0,29
15	0,94	65	0,60	115	0,27
20	0,91	70	0,56	120	0,25
25	0,87	75	0,52	125	0,22
30	0,84	80	0,49	130	0,21
35	0,80	85	0,46	135	0,19
40	0,77	90	0,42	140	0,18
45	0,74	95	0,39	145	0,17
50	0,70	100	0,35	150	0,16

6. Spółczynnik sprężystości drzewa przyjmować należy 100 000 kg/cm².

§ 34.

Utrzymanie mostów drewnianych.

1. Mosty drewniane powinno się każdego roku na wiosnę poddać szczegółowej rewizji.

Na podstawie jej wyników należy wykonać naprawę, względnie wymianę części uszkodzonych.

2. Mosty o dźwigarach złożonych lub kratowych o dużym ruchu kołowym należy oprócz głównej rewizji wiosennej nadzorować również w mniejszych odstępach czasu.

§ 35.

Obciążenie kontrolne mostów kratowych.

Przy rewizji mostów kratowych należy przeprowadzić niwelację mostu. Jeżeli przy niwelacji mostu w porównaniu z wynikami próbnego obciążenia w czasie budowy okazałby się przyrost ugięcia

stałego dźwigarów głównych, którego powodu nie wykryłaby szczegółowa rewizja konstrukcji, to należy przeprowadzić kontrolne obciążenie mostu.

Obciążenie należy ze względów bezpieczeństwa zwiększać stopniowo aż do osiągnięcia obciążenia, dla którego most był projektowany.

Jeżeliby wskutek obciążenia ugięcie stałe jeszcze wzrosło, zarządzić należy wzmocnienie konstrukcji.

ROZDZIAŁ IV.

MOSTY I FILARY ŻELAZNE.

§ 36.

Materjały główne.

1. Na konstrukcje mostową należy używać żelaza zlewnego. Żelazo powinno jakością odpowiadać przepisom dla żelaza budowlanego, ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Do czasu wydania tych przepisów obowiązują „Tymczasowe przepisy dotyczące żelaza budowlanego", wydane w 1920 r. przez Min. Rob. Publ., a dołączone do niniejszych przepisów.

2. W konstrukcji mostu należy używać żelaza tylko jednego rodzaju.

3. Na łożyska i przeguby należy używać stali, albo żelaza zlewnego, albo też żeliwa (żelaza lanego).

§ 37.

Materjały pomocnicze.

1. Materjały pomocnicze, używane na pomost, do osadzania łożysk, farby olejne i t. p., powinny być wyborowego gatunku.

2. Drzewo powino odpowiadać warunkom ustalonym dla mostów drewnianych.

§ 38.

Obróbki żelaza.

1. Przed przystąpieniem do obróbki żelaza należy je dokładnie wyprostować i wyrównać w odpowiednich maszynach bez ogrzewania. Pozostały po walcowaniu rąbek na ramionach kształtowników i drobne nierówności powierzchni powinno się przytem usunąć.

2. Części żelaza z wadami, oraz uszkodzone nacięciem należy odrzucić.

3. Kształtowniki, u których długość ramion lub wysokość ścianki nie przekracza 160 mm., można przecinać nożycami.

4. Kształtowniki większych wymiarów należy przecinać wierconemi otworami, piłą lub płomieniem.

5. Powierzchnie przekrojów kształtowników o wymiarach ramion lub ścianek poniżej 160 mm. powinny być zdjęte na grubość przynajmniej 2 mm., przy przecinaniu płomieniem — 3 mm., o wymiarach zaś kształtowników powyżej — 160 mm. najmniej 2 mm. przy przecinaniu płomieniem 5 mm.

6. Czołowe styki kształtowników i blach winny być tak dokładnie obrobione, ażeby nie było najmniejszych różnic w grubościach, wysokościach, ani też szczelin w stykach.

7. Kąty wklęsłe przy blachach można wycinać nożycami, ażeby jednak zapobiec uszkodzeniom blachy zacięciem nożyc, należy wierzchołek kąta wyciąć wierconemi otworami.

8. Znaczniejsze wygięcia, przewidziane w projekcie, należy wykonać po ogrzaniu żelaza do jasnej czerwoności, przyczem nie powinny powstawać żadne wichrowatości powierzchni lub wypukłości. Żelazo wygięte należy dokładnie przypasować do innych części.

§ 39.

Otwory na nity i śruby.

1. Rozkład otworów na nity i śruby powinien odpowiadać dokładnie planom budowy. Odchylenie od odstępów oznaczonych na projekcie nie mogą przekraczać 2 m.

2. Otwory na nity i śruby należy wiercić lub przebijać, lecz w tym drugim wypadku średnica otworu po przebiciu powinna być o 3 mm. mniejszą od projektowanej, a następnie otwór należy rozwiercić.

3. Średnica otworu na nit powinna być większa o 0,05 od średnicy trzpienia nitu.

4. Powiększanie średnicy otworu lub wyrównywanie otworów przy pomocy stalowych kolców jest niedopuszczalne.

5. W razie, gdyby w przewierconym otworze okazało się przesunięcie części składowych, należy dla wyrównania zwiększyć średnicę otworu i użyć nitów odpowiednio grubszych. Przesunięcie to nie może przekraczać 10% średnicy nita.

6. Otwory dla nitów wpuszczonych winny być dodatkowo obrobione za pomocą odpowiednich świdrów.

§ 40.

Nity i śruby.

1. Nity i śruby powinny być wykonane z przepisanego na ten cel żelaza, odpowiadającego warunkom określonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.

2. Nity należy sporządzać maszynowo, przy ogrzaniu żelaza do czerwoności.

3. Nity o tych samych średnicach mogą się różnić w grubościach trzpieni najwyżej o pół milimetra.

4. Główki nitów winny siedzieć osiowo na trzpieniu, a dolna powierzchnia główki powinna być płaska, prostopadła do trzpienia.

5. Kształt główki nitów powinien być tak wyrobiony, ażeby wysokość główki, mierzona przy obwodzie trzpienia, równała się conajmniej połowie grubości trzpienia, oraz, ażeby średnica główki mierzona w powierzchni zewnętrznej żelaza nitowanego równała się conajmniej półtorakrotnej średnicy trzpienia.

6. Śruby powinny mieć bezwarunkowo trzpień z główką wyrobioną z jednego kawałka.

7. Gwint śrub winien być wycięty według skali (systemu) Whitwortha na takiej długości, ażeby po zakręceniu naśrubka przynajmniej dwa skręty wystawały nad górną powierzchnią naśrubka i ażeby skręty nie wchodziły w otwór żelaza łączonego. Pod naśrubki należy dawać pierścienie podkładowe, o takiej grubości, ażeby zakrywały przynajmniej dwa skręty.

8. Śruby, łączące części mostu narażone na wstrząśnienia, powinny mieć urządzenia, zapobiegające odkręcaniu się naśrubków.

9. Wykonanie śrub powinno być tak dokładne i jednostajne, ażeby można użyć tego samego naśrubka do różnych trzpieni.

10. Powierzchnie główek i naśrubków, któremi śruby przylegają do żelaza łączonego, powinny być obtoczone.

11. Śruby, które w zespołach żelaznych zastępują nity narażone na ścięcie, powinny mieć trzpień wytoczony stożkowo z pochyleniem 1:100 i odpowiednio do tego rozwiercone otwory w żelazie łączonem.

§ 41.

Składanie zespołu w wytwórniach konstrukcyjnych.

1. Zespół żelazny powinien być składany na podkładach, zapewniających ustrojowi kształt projektowany, a przytem umożliwiających w każdej chwili kontrolę budowy.

2. Przy składaniu nie należy używać żadnych środków, naprężających części żelaza składanego, w celu usunięcia błędów obrobienia.

3. Do pierwszego połączenia części składanych należy użyć śrub i kolców żelaznych, których ilość i rozkład mają być tak dobrane, ażeby zapobiegały przesunięciom poszczególnych części w czasie nitowania.

4. Do łączenia należy ogrzać nity w całości do jasnej czerwoności i po usunięciu łuski spalonego żelaza wbijać je w wywiercone otwory.

5. Rąbek powstały na obwodzie główki nita należy usunąć bez uszkodzenia powierzchni żelaza. W razie, jeżeli na obwodzie główki okażą się włoskowate pęknięcia, należy nit bezwarunkowo wymienić.

6. Po zupełnem ostygnięciu należy uderzeniem stalowego młotka przekonać się, czy nity dobrze są osadzone. Chwiejące się nity należy zastąpić nowymi. Dociąganie nitów na zimno jest niedopuszczalne.

7. Głowy śrub i naśrubki winny się opierać całym obwodem na żelazie łączonem. Przy powierzchniach pochyłych należy dawać odpowiednio ścięte, ukośne podkładki.

8. Zespół należy wykończyć zupełnie w wytwórni w częściach tak dużych, jak na to pozwalają środki transportowe, ażeby pracę przy nitowaniu na miejscu budowy ograniczyć do minimum.

9. Całkowity zespół powinien być w wytwórni zestawiony dla próby, przyczem do połączenia poszczególnych części należy użyć śrub pomocniczych.

10. Zupełnie wykończone części zespołu, należy w stykach uszczelnić kitem z minji i oleju, a następnie powlec rzadką olejną farbą minjową.

§ 42.

Wykonanie łożysk i przegubów.

1. Do rozpiętości 12 m. można używać łożysk przesuwowych; dla większych rozpiętości należy zastosować łożyska wałkowe, szczudłowe i t. p.

2. O ile odległość belek głównych wynosi więcej niż 10 m., należy umożliwić przesuwanie się ich w kierunku poprzecznym.

3. Łożyska i przeguby należy wykonać z największą starannością. Najmniejsze nierówności w wysokościach poszczególnych części łożyskowych, nierówności w wytoczeniu wałków i trzpieni, są niedopuszczalne.

4. Wykończone części łożysk i przegubów należy powlec czystym olejem lub gorącą parafiną dla zabezpieczenia przed rdzewieniem.

§ 43.

Składanie zespołu na miejscu budowy.

1. Zespół należy złożyć na miejscu budowy w taki sposób, aby nie powstały dodatkowe naprężenia w żelazie.

2. Nitowanie powinno się dokonywać z taką samą dokładnością, jaka obowiązuje w wytwórni.

3. Przy dźwigarach o rozpiętościach przekraczających 30 m. należy miejsce skrzyżowań kraty i tężniki (wiatrownice) nitować dopiero po zdjęciu rusztowań, przyczem otwory na nity powinny być na miejscu rozwiercone.

4. Ustawienie wałków na łożyskach należy dostosować do temperatury w chwili opuszczania konstrukcji na łożyska.

§ 44.

Malowanie mostu.

1. Złożone części zespołu można przewozić z wytwórni na miejsce budowy dopiero po zupełnem wyschnięciu farby olejnej.

2. Przy złożeniu zespołu na miejscu budowy należy odczyścić i na nowo powlec olejną farbą minjową te miejsca, w których farba została zdrapana w czasie przewozu lub zestawiania konstrukcji. Następnie wszystkie części żelazne mostu, z wyjątkiem ruchomych części łożysk i przegubów, powinno się uszczelnić kitem minjowym i powlec olejną farbą minjową. Czynność tę należy wykonać w czasie suchym i nie mroźnym.

3. Po dokładnem wyschnięciu farby minjowej należy pokryć część żelazną mostu dwa razy olejną farbą kryjącą, o tej barwie, jaką oznaczy zarząd drogowy.

4. Części żelazne, stykające się z ziemią należy smołować lakiem asfaltowym.

§ 45.

Pomost.

Wykonanie pomostu drewnianego powinno odpowiadać przepisom dotyczącym mostów drewnianych, zaś żelazno-betonowego — przepisom, dotyczącym mostów żelazno-betonowych.

§ 46.

Rusztowanie.

Przy obliczaniu statycznem rusztowań należy uwzględnić ciężar konstrukcji żelaznej, ciężar i działanie maszyn roboczych, oraz parcie wiatru na powierzchnię rusztowania i konstrukcji żelaznej.

Naprężenia dozwolone należy przyjmować według postanowień, dotyczących mostów drewnianych, przyczem można ze względu na krótki czas użycia drzewa rusztowaniowego zwiększyć przepisane naprężenia dopuszczalne o 50%.

§ 47.

Obliczenie statyczne mostów żelaznych.

1. W obliczeniu przyjąć należy, że ciężary rozkładają się przez jezdnię drogi bitej lub żwirowej na powierzchnię równą powierzchni, na którą ciężar wprost działa, zwiększoną tak w poprzecznym, jak i podłużnym kierunku o podwójną grubość nawierzchni drogi bitej lub żwirowanej.

Jeżeli podkład pod nawierzchnia drogi tworzą zoresówki lub blachy (wklęsłe, wypukłe i t. p.) albo też płyta betonowa, można do grubości nawierzchni drogi doliczyć połowę wysokości podkładu.

2. Naprężenia w żelazie zlewnem, obliczone dla sił wyłącznie pionowych, nie powinny przekraczać granic, zakreślonych następującem zestawieniem:

RODZAJ NAPRĘŻENIA	Naprężenie dopuszczalne w kg/cm² przekroju użytecznego, t. j. po odciągnięciu otworów na nity.
Ściskanie lub rozciąganie dla pokładu żelaznego, podłużnic i poprzecznic	850
Ściskanie lub rozciąganie dla dźwigarów głównych	$K=(900+3L)$ najwyżej 1150
Za „L" należy przyjąć dla dźwigarów wolnopodpartych i środkowych przęseł dźwigarów wspornikowych rozpiętość przęseł w metrach, a dla wsporników podwójną długość wspornika	
Ścinanie blach i prętów	0,75 K, najwyżej 750
„ nitów	0,8 K, najwyżej 900
„ śrub	0,7 K, najwyżej 700
Ciśnienie na ściankę otworu nitów	2 K, najwyżej 2000
„ „ „ „ śrub	1,5 K, najwyżej 1500

3. Przy uwzględnieniu wszystkich sił wymienionych w § 22 można przyjąć:

RODZAJ NAPRĘŻENIA	Naprężenie dopuszczalne w kg/cm²
Ściskanie i rozciąganie dla dźwigarów głównych	$K=(1000+4L)$, najwyżej 1350
Ścinanie blach i prętów	0,75 K, najwyżej 800
„ nitów	0,8 K, najwyżej 1000
„ śrub	0,7 K, najwyżej 750
Ciśnienie na ściankę otworu nitów	2 K, najwyżej 2200
„ „ „ „ śrubach	1,5 K, najwyżej 1700

4. Żelazo spawane, którego wolno używać tylko wyjątkowo, otrzymać może naprężenia o 10% niższe od dopuszczalnych dla żelaza zlewnego.

5. Odlewy żeliwne (żelaznolane) w częściach podrzędnych konstrukcji mogą otrzymać naprężenia najwyżej:

na ściskanie 850 kg/cm²
na ściskanie przy zginaniu 750 „
na wyciąganie przy zginaniu 300 „

Przy dokładnem uwzględnieniu wszystkich sił przepisanych w § 22 można przyjąć najwyżej naprężenia:

na ściskanie 950 kg/cm²
na ściskanie przy zginaniu 850 „
na rozciąganie przy zginaniu 350 „

6. Naprężenia dopuszczalne w stali zlewnej w łożyskach wynoszą:

na ściskanie 1400 kg/cm²
na zginanie 1250 „

Przy uwzględnianiu wiatru:

na ściskanie 1500 „
na zginanie 1250 „

7. Naprężenia dopuszczalne w stali kutej w łożyskach wynoszą:

na ściskanie 1600 kg/cm²
na zginanie 1300 „

Przy uwzględnianiu wiatru:

na ściskanie 1500 „
na zginanie 1400 „

8. Przy dokładnem obliczeniu wałków dopuścić można dla stali kutej na ściskanie 5000 kg/cm², przy stali zlewnej 4000 kg/cm².

9. Słupy i części kraty dźwigarów, pracujące na ściskanie, należy obliczać na wyboczenie podług wzorów Tetmajera i Jasińskiego przy pomocy spółczynników wyboczenia dla różnych wartości $\frac{L_w}{i}$ przyjmując długość wolną L_w wedle naukowo uzasadnionych wzorów, względnie wedle następującej tablicy.

Pręty nitowane do blach węzłowych w płaszczyźnie blachy 0,8 L

Pręty skrzyżowane w połowie długości, w płaszczyźnie kraty 0,5 L

Pręty skrzyżowane w połowie długości, prostopadle do płaszczyzny kraty 0,75 L

Pręty skrzyżowane w połowie długości, prostopadle do płaszczyzny kraty, gdy pręt sztywny krzyżuje się z giętkim 0,90 L

Części pasów w płaszczyźnie kraty

Części pasów w płaszczyźnie prostopadłej do kraty dla pasów stężonych L

Części pasów w płaszczyźnie prostopadłej do kraty dla pasów nie stężonych (np. mosty otwarte) wedle naukowo uzasadnionych wzorów, względnie wedle rys. 5 i poniższej tablicy.

D	$\frac{h}{h} \leqq 2$	$\frac{h}{h} = 2{,}5$	$\frac{H}{h} = 5$	$\frac{H}{h} = 10$
$\geqq \frac{H-h}{2}$	$L_w = 1{,}5\ L$	$L_w = 1{,}5\ L$	$L_w = 1{,}65L$	$L_w = 2{,}25L$
$\frac{H-h}{2} > D > \frac{1}{5}(H-h)$	$L_w = 1{,}5\ L$	$L_w = 1{,}65L$	$L_w = 1{,}75L$	$L_w = 2{,}75L$
$\leqq \frac{1}{5}(H-h)$	$L_w = 1{,}65L$	$L_w = 1{,}75L$	$L_w = 2\ L$	$L_w = 3\ L$

Dla wartości pośrednich należy interpolować linjowo.

Wolno stojące słupy o wszechstronnem zamocowaniu 0,8 L.

We wzorach powyższych L jest długością teoretyczną pręta. Spółczynniki zmniejszające na wyboczenie podane są w poniższych tablicach: w których L_w – jest długością wolną, wziętą wedle powyżej podanych zasad, zaś i — odpowiednim promieniem bezwładności.

Spółczynniki zmniejszające β na wyboczenie.

a) Żelazo zlewne.

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
5	0,88	55	0,68	105	0,48	155	0,23
10	0,85	60	0,66	110	0,46	160	0,22
15	0,83	65	0,64	115	0,42	165	0,21
20	0,81	70	0,62	120	0,39	170	0,19
25	0,79	75	0,60	125	0,36	175	0,18
30	0,77	80	0,58	130	0,33	180	0,17
35	0,75	85	0,56	135	0,31	185	0,16
40	0,73	90	0,54	140	0,29	190	0,15
45	0,72	95	0,52	145	0,27	195	0,15
50	0,70	100	0,50	150	0,25	200	0,14

b) Żelazo spawane.

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
5	0,94	55	0,71	105	0,47	155	0,23
10	0,93	60	0,69	110	0,45	160	0,22
15	0,90	65	0,66	115	0,43	165	0,21
20	0,88	70	0,64	120	0,39	170	0,19
25	0,85	75	0,62	125	0,36	175	0,18
30	0,83	80	0,59	130	0,33	180	0,17
35	0,80	85	0,57	135	0,31	185	0,16
40	0,78	90	0,54	140	0,29	190	0,16
45	0,76	95	0,52	145	0,27	195	0,15
50	0,73	100	0,50	150	0,25	200	0,14

c) Żeliwo (żelazo lane).

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
5	0,90	30	0,58	55	0,34	80	0,19
10	0,83	35	0,53	60	0,33	85	0,17
15	0,76	40	0,48	65	0,27	90	0,15
20	0,70	45	0,43	70	0,24	95	0,14
25	0,63	50	0,39	75	0,22	100	0,12

10. Pręty ściskane o przekroju, złożonym z kilku części, należy związać łącznikami w takich odstępach, aby pewność przeciw wyboczeniu każdej części z osobna między łącznikami była conajmniej dwukrotnie większa od pewności na wyboczenie całego słupa na całkowitej długości. Można jednak obliczenie tych odstępów przeprowadzić w sposób ściślejszy.

11. Naprężeń dodatkowych, jakie powstają wskutek sztywnych połączeń w węzłach dźwigarów kratowych i w przytwierdzeniu poprzecznic do dźwigarów głównych, oraz wskutek tarcia w przegubach i łożyskach, można nie uwzględniać.

12. W razie szczegółowego obliczania naprężeń dodatkowych i odpowiedniego uzasadnienia może M. R. P. zezwolić na zwiększenie naprężeń dopuszczalnych.

13. Zmiany temperatury należy w obliczeniach statycznych przyjmować w granicach od — 35°C. do + 45°C., a spółczynnik rozszerzalności równy 0,000012 na jeden stopień Celsjusza.

14. Spółczynnik sprężystości dla żelaza zlewnego można we wszystkich obliczeniach statycznych przyjmować równy 2.100.000 kg/cm².

§ 48.

1. Corocznie na wiosnę winien zarządzający mostem poddać go dokładnej rewizji. Zauważone przytem uszkodzenia konstrukcji żelaznej, pomostu i łożysk należy natychmiast usunąć.

2. Oprócz rewizji każdorocznej, należy dla mostów większych o rozpiętościach przęseł przekraczających 10 metrów w świetle, zarządzać co trzy lata rewizję szczegółową konstrukcji żelaznej mostu przez zawodowego ślusarza, obeznanego dokładnie ze składaniem konstrukcji żelaznych (montera).

3. Równocześnie ze szczegółową rewizją konstrukcji należy dla mostu nieobciążonego przeprowadzić ścisłą niwelację konstrukcji w stosunku do punktów stałych. Pomiarem należy objąć te same miejsca konstrukcji żelaznej, dla których przeprowadzono pomiar przy obciążeniu próbnem.

4. Wyniki każdorazowej rewizji, oraz wyniki szczegółowej rewizji i próbnego pomiaru wysokości należy umieścić w protokole rewizji i przedłożyć odnośnym władzom.

5. Żelazo nadżarte rdzą lub obnażone z farby należy wytrzeć aż do czystego materjału i zabezpieczyć najpierw olejną farbą minjową, a następnie farbą kryjącą.

6. Całkowite malowanie należy przeprowadzić, jeżeli okaże się, że wierzchnia warstwa farby zaczyna na całym moście zanikać, odsłaniając czerwoną farbę minjową, co następuje w okresach 5 — 8 letnich.

7. Należy zbadać, czy łożyska, przeguby i zakotwienia nie uległy odkształceniom lub niewłaściwem przesunięciom.

§ 49.

Kontrolne obciążenie mostu.

Jeżeliby przy niwelacji mostu w porównaniu z wynikami próbnego obciążenia w czasie budowy, okazał się przyrost ugięcia stałego dźwigarów głównych, którego powodu nie wykryłaby szczegółowa rewizja konstrukcji, to należy zarządzić kontrolne obciążenie mostu.

Obciążenie należy ze względów bezpieczeństwa zwiększać stopniowo, aż do osiągnięcia obciążenia, dla którego most był projektowany.

Jeżeliby wskutek obciążenia, ugięcie stałe jeszcze wzrosło, należy zarządzić wzmocnienie konstrukcji.

ROZDZIAŁ V.

MOSTY KAMIENNE, ORAZ KAMIENNE PRZYCZÓŁKI I FILARY.

§ 50.

Materjały.

1. Do budowy mostów kamiennych, oraz kamiennych przyczółków i filarów należy używać kamieni naturalnych, a tylko w wyjątkowych wypadkach dobrze wypalonej cegły.

Kamienie naturalne mogą być użyte jako kamień łamany lub ciosany.

2. Części konstrukcyjne obliczane jako statyczna całość należy budować z kamienia o jednostajnym składzie i jednakowej wytrzymałości. Łączenie dwóch rodzajów kamienia w sklepieniach, jak np. cegły i kamienia naturalnego, jest niedopuszczalne.

3. Do związania kamieni należy używać zaprawy cementowej. Zaprawę cementową można jednak zastąpić innym materjałem, przewyższającym ją siłą łączenia i trwałością.

§ 51.

Nadsypka jezdni.

1. W celu zmniejszenia wstrząśnień należy mur pod jezdnią przykryć nadsypką z piasku, żwiru lub tłucznia, lub też warstwą materjału sprężystego.

2. Grubość nadsypki z pomostem nie powinna w żadnym miejscu być mniejsza niż 45 cm.

3. Spad poprzeczny jezdni należy dostosować do rodzaju użytego materjału.

§ 52.

Odnowienie.

1. Wodę opadową należy odprowadzić z jezdni za pomocą urządzeń, zapobiegających przesiąkaniu wody w głąb nadsypki.

2. W celu zabezpieczenia muru mostu przed zawilgoceniem powinno się założyć między powierzchnią muru, a nadsypką warstwę materjału izolacyjnego z odpowiedniem urządzeniem umożliwiającem łatwy odpływ wody, przesiąkającej przez jezdnię i nadsypkę.

§ 53.

Naprężenia dopuszczalne.

1. Naprężenia dopuszczalne należy przyjmować na podstawie kostkowej wytrzymałości kamienia, projektowanego do budowy, a określonej każdorazowo przez Politechnikę Warszawską lub Lwowską lub inny zakład do badania materjałów budowlanych, uznany przez M.R.P.

2. Dla sklepień z kamienia ciosowego należy przyjmować naprężenie dozwolone dla rozpiętości w świetle do 20 m. równe 1/25 wytrzymałości kamienia; dla rozpiętości w świetle ponad 25 m. równe 1/20 wytrzymałości kamienia.

3. Naprężeń na rozciąganie w sklepieniu należy nie uwzględniać.

4. Naprężenia dopuszczalne w przyczółkach i filarach nie powinny przekraczać 1/25 wytrzymałości kamienia.

5. W sklepieniach mniejszych mostów o rozpiętościach w świetle, nie przekraczających 15 metrów, jakoteż w przyczółkach i filarach, na których spoczywają przęsła o rozpiętościach, nie przekraczających 25 m. można dopuścić następujące naprężenia:

MATERJAŁY	Naprężenie dopuszczalne
Mur ciosowy z granitu, porfiru, bazaltu, twardego piaskowca kwarcytowego i t. d.	40 kg/cm²
„ ciosowy z wapienia	30 „
„ „ z piaskowca miękkiego.	25 „
„ „ z kamienia warstwowego	12—18 „
„ „ zwykły	10—12 „
„ z cegły wyborowej	12—20 „
„ „ „ maszynowej	10—14 „
„ „ „ zwyczajnej	8 „

W powyższem przyjęto wszędzie zaprawę z cementu portlandzkiego 1 : 3.

6. Dla ciosów pod płyty łożysk, na przyczółkach i filarach należy przyjmować 1/20 wytrzymałości kostkowej kamienie, jednak nie więcej, niż 45kg/cm² dla granitu, porfiru, bazaltu itd., 30 kg/cm² dla wapienia, 25 kg/cm² dla piaskowca. Kamienie o wytrzymałości mniejszej niż 500 kg/cm² nie wolno używać na ciosy podporowe.

§ 54.

Obliczenie statyczne.

1. Sklepienia o mniejszych rozpiętościach, nie przekraczających w świetle 20 metrów, można obliczać statycznie na podstawie linji ciśnienia ,jako łuk sprężysty bezprzegubowy. Dla mostów większych należy przeprowadzić szczegółowe obliczenie zapomocą linji wpływowych.

2. Przy obliczeniu statycznem należy uwzględnić najniekorzystniejsze działanie sił zewnętrznych, a dla sklepień o rozpiętościach, przekraczających w świetle 20 m., także i wpływ zmian temperatury w granicach + 10° C.

Spółczynnik rozszerzalności można przyjmować równy 0,000007 na 1 stopień Celsjusza, a spółczynnik sprężystości równy 60000 kg/cm².

3. Przy murach oporowych i przyczółkach wolno dla zaoszczędzenia materjału dopuścić wyjście linji ściśnienia z rdzenia przekroju jednak nie więcej, jak do 0,2 szerokości, licząc od krawędzi przyczółka, o ile naprężenia nie przekraczają granicy dopuszczalności. Wytrzymałości zaprawy na rozciąganie nie należy uwzględniać.

4. Wpływ ciężarów, stojących poza murami oporowemi, należy uwzględnić, przyjmując rozkład ciśnienia w ziemi pod kątem 45°.

§ 55.

Rusztowania krążynowe.

1. Dla podtrzymania sklepienia przez cały czas budowy, aż do zupełnego stężenia zaprawy, wiążącej kamienie, należy wykonać silne i pewne rusztowanie krążynowe, które oprócz ciężaru sklepienia powinno utrzymać bez widocznego odkształcenia ciężar maszyn roboczych i ludzi pracujących.

2. Rusztowania na wodach bieżących należy zabezpieczyć przed spływającą krą lodową i uderzeniami przedmiotów, przesuwających się pod rusztowaniem, jakoteż przed wpływem zmian wysokości poziomu wody.

3. Podparcie krążyn na rusztowaniu należy urządzić w ten sposób, ażeby przy rozbieraniu nie wywołać szkodliwych wstrząśnień sklepienia, a zarazem, ażeby obniżenie krążyn mogło się odbywać powolnie i stopniowo.

4. Czas usunięcia krążyn oznacza techniczny kierownik budowy zależnie od ustroju mostu, rodzaju zaprawy, pory roku i innych wpływów, mogących szkodliwie oddziałać na wytrzymałość sklepienia. W każdym razie czas ten nie może być mniejszy, niż 1 miesiąc od chwili wykonania sklepienia.

§ 56.
Utrzymanie mostów kamiennych.

Zarządzający mostem kamiennym powinien każdego roku na wiosnę zarządzić rewizję mostu, oczyszczenie urządzeń odwadniających, naprawę i wyrównanie jezdni i chodników.

W razie, gdyby się okazało zawilgocenie muru w częściach ustrojowych mostu, należy przyczynę tego natychmiast usunąć.

ROZDZIAŁ VI.

MOSTY, PRZYCZÓŁKI I FILARY BETONOWE.

§ 57.
Kruszywo.

1. Nazwą kruszywa oznacza się kamień tłuczony lub żwir o różnych wielkościach ziarn łącznie z dodatkiem piasku i to w takiej ilości, ażeby piasek wypełniał o ile możności wolną przestrzeń, zawartą między grubszemi przylegającemi do siebie ziarnami kamienia.

Stosunek ilości piasku do grubszego materjału kamiennego należy ustalić próbami tak, aby mieszanina była jaknajgęstsza (o ile praktyka z danemi materjałami nie ustaliła już korzystniejszych proporcji).

2. Kruszywo musi być wolne od domieszek, które wpływają szkodliwie na wytrzymałość betonu, oraz wytrzymałe na mróz.

Za szkodliwe należy uważać także bardzo drobne ziarna piasku w zbyt wielkiej ilości i pył kamienny.

W wypadkach spornych rozstrzyga wynik prób.

3. Największy wymiar ziarn kruszywa powinien odpowiadać rodzajowi konstrukcji.

Na dodanie wielkich kamieni do betonu niewzmocnionego musi techniczna władza nadzorcza dać specjalne zezwolenie przy dokładnem określeniu ilości, wielkości, oraz sposobu miejsca ułożenia kamienia

w konstrukcji, przyczem nie wolno używać kamieni większych niż 30 cm. w średnicy w ilości przekraczającej 25% użytego kruszywa.

4. Wytrzymałość kamienia powinna wynosić conajmniej 300 kg/cm², zaś nasiąkliwość najwyżej 10% objętości.

5. Kruszywo zanieczyszczone przez domieszki szkodliwe dla betonu (glina, części roślinne i t. p.) należy przemyć.

§ 58.

Cement.

1. Do betonu ubijanego (nieuzbrojonego) należy używać wyłącznie cementu portlandzkiego, powoli wiążącego.

Skład chemiczny i jakość cementu winny odpowiadać przepisom dotyczącym cementów, ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny.

2. Cement powinien być dostawiony na miejsce budowy w oryginalnem opakowaniu fabrycznem.

3. W sprawie użycia cementów wysokowartościowych, jakie przemysł cementowy zaczyna wytwarzać, wydane zostaną osobne przepisy.

§ 59.

Woda.

Woda nie może zawierać domieszek źle wpływających na wytrzymałość betonu.

W wypadkach spornych co do tego, czy dana woda jest dla betonu szkodliwa, rozstrzyga wynik prób wytrzymałości betonu, zarobionego tą wodą.

§ 60.

Skład betonu.

1. Skład betonu należy oznaczać podając ilość cementu w kilogramach na 1 m³ kruszywa.

2. Ilość cementu w stosunku do kruszywa należy tak dobrać, ażeby wytrzymałość kostek po 28 dniach od czasu ich wykonania odpowiadała wytrzymałości przyjętej w obliczeniach statycznych.

3. Ilość cementu nie może jednak w żadnym wypadku być mniejsza dla betonu niewzmocnionego niż 100 kg na 1 m³ kruszywa.

4. Jeżeli cement będzie na budowie odmierzany miarą objętościową, to należy ją określać według wagi 1 litra cementu (nieubijanego przy nabieraniu) średniej z 4-ch prób.

5. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu wagi 1 litra cementu (nieubijanego przy ubieraniu) nie oznaczono próbami przed zaczęciem mieszania, to należy przyjąć, że jeden litr takiego cementu waży 1,2 kilograma.

6. Ilość wody musi być taka, ażeby wymieszany beton dawał się do form wlewać lub też, o ile ma być wbijany, ażeby w rękach dawał się ugniatać w kule. Suchego betonu nie wolno używać.

7. Dla ułatwienia nadzoru należy w miejscu, gdzie się miesza beton, umieścić tablice z napisem wskazującym stosunek, w jakim materjały są mieszane.

§ 61.

Próby wytrzymałości betonu.

1. Przed rozpoczęciem budowy należy wykonać próby wytrzymałości betonu według przepisów dotyczących prób wytrzymałości betonu, jakie ustali Polski Komitet Normalizacyjny. Do czasu wydania tych przepisów obowiązują „Tymczasowe przepisy", wydane przez Min. Rob. Publ. w 1920 r., dołączone do niniejszych przepisów.

2. Przy małych mostach do 10 m. można za zezwoleniem technicznej władzy nadzorczej prób nie wykonywać i przyjmować wytrzymałość betonu na ściskanie proporcjonalnie od ilości na 1 m^3 kruszywa, a mianowicie:

przy	500	kg.	cementu	na 1 m^3	kruszywa	200	kg/cm^2
„	400	„	„	„	„	170	„
„	300	„	„	„	„	140	„
„	200	„	„	„	„	100	„
„	100	„	„	„	„	60	„

Pośrednie wartości należy interpolować linjowo.

Podane wyżej normy stosuje się tylko w wypadku, gdy cement nie leżał na składzie dłużej niż trzy miesiące.

3. Do oceny wytrzymałości betonu, miarodajne są wyniki prób na kostkach 28-dniowych.

4. W wypadkach wyjątkowych, zwłaszcza przed zaczęciem budowy, dla przybliżonej oceny czy wytrzymałość betonu odpowiada wytrzymałości przyjętej w obliczeniach statycznych, można próby wytrzymałości przeprowadzić po 8 dniach.

5. Wytrzymałość po 8 dniach do wytrzymałości po 28 dniach należy przyjmować w stosunku 2 do 3.

6. Oprócz przeprowadzenia prób na kostkach 8 dniowych należy po zaczęciu robót betonowych przeprowadzić próby na kostkach 28 dniowych.

7. Celem sprawdzenia, czy jakość materjałów i mieszanin nie ulega zmianie, odnośna techniczna władza nadzorcza może żądać wykonywania prób kontrolnych w czasie budowy, przeprowadzanych na kostkach próbnych z każdej partji mieszaniny wynoszącej po 200 m^3.

§ 62.

Mieszanie betonu.

1. Mieszanie betonu należy w miarę możności wykonywać przy pomocy maszyn. Przy ręcznem mieszaniu partja mieszaniny nie powinna być większa od 1 m^3.

Przy mieszaniu ręcznem należy ilości cementu określone w normach zwiększyć o 5%, przy zastosowaniu betonu płynnego o 10%.

2. Wszystkie narzędzia do mieszania betonu należy po każdej przerwie w mieszaniu dokładnie oczyścić, ażeby ze świeżym betonem nie mieszać resztek betonu stężałego.

§ 63.

Nanoszenie betonu.

1. Beton ma być zaraz po wymięszaniu nanoszony do form.

2. Jeżeli beton jest sypki, nie płynny, to należy go nanosić warstwami nie grubszemi niż 15 cm. i silnie ubijać.

3. Beton wymieszany, a w przeciągu najwyżej jednej godziny nie użyty, należy jako nieużyteczny usunąć.

4. Takiego betonu nie użytego w czasie właściwym, lub już stężałego nie można używać jako domieszki do betonu zamiast kruszywa.

5. Beton należy wlewać, względnie sypać z możliwie małej wysokości, ażeby cięższe części nie oddzielały się i tem samem nie psuły wymieszania. Wysokość, z której beton jest zlewany lub zrzucany, nie powinna przekraczać trzech metrów.

6. Części konstrukcji przyjęte w obliczeniach statycznych jako całość, należy zabetonowywać bez przerw.

W razie koniecznej przerwy należy o ile możności betonowanie doprowadzić do przekrojów najmniej pracujących i zakończyć je w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku największych naprężeń.

7. W razie przerwy w betonowaniu należy starać się o należyte związanie betonu stężałego z betonem świeżym.

8. Świeżo wykończoną konstrukcję betonową należy chronić aż do czasu całkowitego stężenia betonu, przed działaniem słońca, wszelkiemi wstrząśnieniami i obciążeniami.

9. Oprócz betonu wykonanego na miejscu budowy, wolno używać części, wykonanych w wytwórniach, np. płyt, rur, pali, krawężników i t. p.

§ 64.

Wykonania deskowania i rusztowania.

1. Rusztowania mają być tak silne, ażeby nie powodowały odkształceń w niestężałych jeszcze dostatecznie zespołach betonowych i tak obmyślane, ażeby niektóre podpory zapasowe można było zostawić nieruszone, usuwając deskowanie i resztę rusztowania.

2. Deskowanie i rusztowanie powinno mieć taki ustrój, ażeby je można było rozbierać bez wywołania wstrząśnień w stężałych betonowych konstrukcjach i powinno być szczelne.

§ 65.

Rozbieranie deskowania i rusztowania.

Deskowanie i rusztowanie można rozbierać tylko za zezwoleniem odpowiedzialnego technicznego kierownika robót, który ma stwierdzić, czy beton już dostatecznie stężały, ażeby mógł unieść przynajmniej własny ciężar.

§ 66.

Czas mrozów.

1. Przy temperaturze niżej 0° C. należy przerwać roboty betonowe. Jeżeli wykonywa się roboty betonowe przy temperaturze od 0° do + 4°C. to należy świeży beton ochronić przed ewentualnemi przymrozkami (na noc nakrywać), a następnie przesunąć odpowiednio termin rozdeskowania.

W wypadkach wyjątkowych, w których za zgodą odnośnej technicznej władzy nadzorczej roboty betonowe wykonywa się przy temperaturze poniżej 0° C., należy miejsce budowli, jakoteż mieszany beton zabezpieczyć od mrozów. Nie można przytem używać zamarzniętego kruszywa.

§ 67.

Obliczenie statyczne.

1. Ustępy § 55. 1. 4. 5. dotyczące mostów kamiennych należy stosować również przy obliczeniu mostów betonowych.

2. Dla obliczenia statycznego naprężeń należy przyjąć, że spółczynniki sprężystości betonu na ściskanie i rozciąganie są równe i wynoszą: 150000 kg/cm² dla betonów o wytrzymałościach od 140 kg/cm² w górę, zaś 100000 kg/cm² dla betonów o wytrzymałościach poniżej 100 kg/cm². Dla wartości pośrednich należy interpolować linjowo.

3. Jako granicę zmian temperatury przyjąć należy ± 15° C. Dla dźwigarów, których każdy wymiar przekroju jest większy od 70 cm. albo które są dostatecznie chronione przez inne materjały należy granicę zmian temperatury przyjąć ± 10° C.

4. Linja ciśnienia może wyjść z rdzenia przekroju, jednak tylko o tyle, o ile naprężenie na rozciąganie nie przekracza wielkości podanych w § 69.

§ 68.

Naprężenia dopuszczalne.

Naprężenia odpuszczalne należy w obliczeniach statycznych przyjmować równe wytrzymałości kostkowej betonu po 28 dniach tężenia, pomnożonej przez następujące spółczynniki zmniejszające.

Rodzaj naprężeń	Spółcz. zmniejsz.	Najw. granica napr. dopuszczaln. w kg/cm²
Ściskanie przy zginaniu	0,18	28 + 0,5 L^* (najwyżej 45)
Ściskanie osiowe	0,15	25
Rozciąganie	0.015	3,0
Ścinanie	0,015	3.0

2. Najw. naprężenia dopuszczalne w słupach i filarach betonowych zależą od stosunku najmniejszej grubości g do wysokości h, a mianowicie:

dla $g:h$ = od 1 do 0,5 wynosi ono 0,15 wytrzym. na ściskanie
„ „ = 0,25 „ „ 0,10 „ „ „
„ „ = 0,1 „ „ 0,5 „ „ „

*) L — oznacza rozpiętość teoretyczną w metrach.

Dla wartości pośrednich należy interpolować linjowo.

3. Naprężenia dopuszczalne dla konstrukcji wykonanych z cementu wysokowartościowego, jakie zaczyna produkować przemysł cementowy, określi Ministerstwo osobno.

§ 69.

Utrzymanie mostów betonowych.

Zarządzający mostem betonowym powinien każdego roku na wiosnę zarządzić rewizję mostu, oczyszczenie urządzeń odwadniających, naprawę i utrzymanie jezdni i chodników.

O ileby okazało się zawilgocenie muru w częściach ustrojowych mostu, należy przyczynę tego natychmiast usunąć.

ROZDZIAŁ VII.

MOSTY I FILARY ŻELAZNOBETONOWE.

§ 70.

Materjały składowe betonu winny spełniać warunki, podane w § 58—67 z uwzględnieniem następujących zmian:

a) Ilość cementu w konstrukcjach żelaznobetonowych nie może być mniejsza niż 300 kg. na 1 m^3 kruszywa.

b) Dla dźwigarów narażonych na zginanie największa ilość cementu nie powinna przekraczać 500 kg. na 1 m^3 kruszywa.

c) Ziarna kruszywa użytego w konstrukcjach żelazno-betonowych powinny przechodzić przez sito o otworach 4×4 cm.

§ 71.

Żelazo.

1. Żelazo winno odpowiadać przepisom dotyczącym żelaza budowlanego, które ustali Polski Komitet Normalizacyjny, a do czasu wydania tych przepisów obowiązują „Tymczasowe przepisy dotyczące żelaza budowlanego" a wydane przez Min. Rob. Publ. w 1920 r., dołączone do niniejszych przepisów.

2. Należy używać tylko żelaza zlewnego lub miękkiej stali zlewnej. Na użycie innego żelaza lub stali potrzeba osobnego zezwolenia technicznej władzy nadzorczej.

3. Przy małych mostach można, za zezwoleniem technicznej władzy nadzorczej, używać żelaza o niesprawdzonej wytrzymałości, a wówczas należy w obliczeniach statycznych przyjmować wytrzymałość żelaza równą 3600 kg/cm^2.

§ 72.

Układanie żelaza.

1. Żelazo przed ułożeniem w deskowaniu należy oczyścić z wszelkich nieczystości. Łuski rdzy należy usunąć.

2. Wkładki żelazne należy starannie w betonie zakotwić przy pomocy zagięcia końców.

3. Wkładek żelaznych, które wedle projektu mają być z jednego kawałka, nie wolno łączyć spawaniem lub nitowaniem.

4. Jeżeli łączenie wkładek z dwóch lub więcej części jest nieuniknione wskutek wielkiej długości, wtedy należy zetknięte części przedłużyć poza teoretyczny punkt zetknięcia o tyle, ażeby siły wewnętrzne nie mogły wkładek przesunąć, a na całej długości zetknięcia należy łączone wkładki związać drutem.

5. Punkty łączenia wkładek nie powinny znaleźć się w przekrojach największego naprężenia żelaza.

6. Wzmocnienie żelazne należy w deskowaniu tak silnie umocować, ażeby przy nanoszeniu betonu pręty żelazne nie zmieniły swojego kształtu ani położenia.

§ 73.

Szczegóły konstrukcyjne.

1. Odstęp wkładek w świetle powinien jednak być równy lub większy od grubości wkładek, nie powinien jednak być mniejszy niż 2 cm., ani też przekraczać 15 cm.

2. Wkładki dwóch różnych wzmocnień jak np. podłużnego i poprzecznego, powinny dokładnie do siebie przylegać.

3. Dźwigary zginane, których końce nie leżą zupełnie swobodnie na podporze, należy zaopatrzyć we wzmocnienia przeciw możliwym momentom podporowym.

4. Wzmocnienie pionowe słupów powinno się składać przynajmnie z 4 prętów żelaznych, rozmieszczonych na obwodzie.

5. Wiązania poprzeczne należy w słupach zakładać w odstępach równych połowie najmniejszego poprzecznego wymiaru słupa.

6. Uzwojenie powinno być wykonane dokładnie i przylegać do wkładek pionowych.

7. Najmniejsza grubość okrycia nie może być mniejsza w płytach niż 1 cm., a w innych konstrukcjach niż 2 cm.

§ 74.

Wykonanie rusztowania i deskowania.

1. Rusztowania mają być tak silne, ażeby nie powodowały odkształceń w zespołach betonowych jeszcze dostatecznie nie stężałych, i tak obmyślane, ażeby niektóre podpory zapasowe można było zostawić nieruszone, usuwając deskowanie i resztę rusztowania.

2. Deskowanie i rusztowanie powinno mieć taki ustrój, ażeby je można było rozbierać bez wywoływania wstrząśnień w stężałych betonowych konstrukcjach i powinno być szczelne.

§ 75.

Rozbieranie deskowania i rusztowania.

Deskowania i rusztowania można rozbierać tylko za zezwoleniem odpowiedzialnego technicznego kierownika robót, który ma stwierdzić, czy beton jest dostatecznie stężały, ażeby mógł unieść przynajmniej własny ciężar.

§ 76.

Obliczenie statyczne.

1. Ciężary, działające przez warstwę nadsypki lub przez warstwę innego materjału łagodzącego wstrząśnienia należy przyjąć jako rozłożone równomiernie na powierzchnię równą powierzchni, na którą ciężar wprost działa, zwiększoną w kierunku podłużnym i poprzecznym o podwójną grubość nadsypki lub warstwy łagodzącej wstrząśnienia i o pojedynczą grubość płyty. Dla zapewnienia równomiernego rozkładu ciężarów, należy konstrukcje żelazno-betonowe, złożone z szeregu dźwigarów teowych, stężyć silnemi żebrami poprzecznemi w odstępach nie przekraczających $^1/_3$ rozpiętości dźwigarów w świetle, względnie 2 krotnego odstępu belek w świetle.

2. Przy obliczaniu dźwigarów żelaznobetonowych statycznie niewyznaczalnych (hyperstatycznych) należy przekroje i momenty bezwładności przekrojów złożonych z betonu i żelaza zastąpić przekrojami sprowadzonemi (idealnemi), przyjmując, że każdy element przekroju żelaza w równaniach sprężystości posiada 10-krotną wartość takiegoż elementu przekroju betonu. Przytem należy przyjąć spółczynnik sprężystości betonu, tak dla rozciągania, jak i dla ściskania równy 210.000 kg/cm^2.

Dla wyznaczenia sił zewnętrznych (do czego potrzebny jest stosunek momentów bezwładności poszczególnych części konstrukcji) można uwzględnić momenty bezwładności bez uwzględnienia przekroju żelaza.

3. O ile teoretyczne punkty podparcia nie są ustalone za pomocą specjalnych łożysk, należy przyjmować:

dla dźwigarów zginanych jednoprzęsłowych i dla skrajnej podpory dźwigarów ciągłych — w odległości od zewnętrznej krawędzi łożyska, równej 2,5% rozpiętości w świetle;

na pośrednich podporach zginanych dźwigarów ciągłych — w środku łożyska.

4. Płyty dźwigarów teowych żelaznobetonowych należy obliczać jako belkę ciągłą.

5. Grubość płyty żelaznobetonowego dźwigara teowego powinna wynosić przynajmniej 8 cm.

6. Skosy (wzmocnienia podporowe) płyt lub belek można w całości uwzględnić w obliczeniu, o ile wykonane są one w nachyleniu 1:3 lub mniejszem. O ile nachylenie ich jest większe, należy uwzględnić w obliczeniu te wysokości belki, jakie wypadłyby przy nachyleniu skosów 1:3 (rys. 6).

Za wysokość podporową można przyjąć wysokość zmierzoną w ten sposób, że linje skosów (wzgl. linję nachyloną 1:3) przedłuży się aż do osi odpowiedniej podpory.

7. Szerokość użyteczną współdziałającej płyty „c" (rys. 7) po każdej stronie żeber żelaznobetonowych dźwigarów teowych należy

przyjmować zależnie od odstępu żeber w świetle „a" i ich rozpiętości „l" według następującej tabliczki:

dla a = od 0 do $0{,}25\,l$; $0{,}50\,l$; $0{,}75\,l$; l.
przyjmuje się $c = 0{,}5\,a$; $0{,}45a$; $0{,}40a$; $^1/_3 a$.

Dla pośrednich wartości należy interpolować linjowo.

Dla $a > l$ należy przyjąć $c = \frac{l}{3}$.

Szerokość „c" nie może w żadnym wypadku przekraczać 8-krotnej grubości płyty.

8. Dla obliczenia statycznego naprężeń w dźwigarach żelaznobetonowych, narażonych na zginanie lub mimoosiowo obciążonych, należy przyjąć stosunek spółczynnika sprężystości żelaza do spółczynnika sprężystości betonu równy 15 i nie uwzględnić rozciągania w betonie.

9. Dla obliczenia statycznego naprężeń w słupach żelaznobetonowych przy obciążeniu osiowem należy przekrój złożony z betonu i żelaza zwiększyć o 15-krotny przekrój pionowej wkładki żelaznej. Takie zwiększenie jest dopuszczalne jednak tylko pod warunkiem, że przekrój żelaza wynosi najmniej 0,8%, a najwyżej 3% przekroju betonu, a wkładki podłużne są połączone strzemionami w odstępach równych połowie najmniejszego wymiaru przekroju słupa. Jeżeli uzbrojenie podłużne jest silniejsze, niż 3%, to z nadwyżki ponad 3% wolno uwzględnić tylko trzecią część.

10. O ile powierzchnia przekroju wkładek podłużnych jest mniejsza niż 0,8% w słupach, lub 0,4% w sklepieniach, oblicza się konstrukcję, jak gdyby była z betonu zwykłego (nieuzbrojonego).

11. Dla słupów uzwojonych lub wzmocnionych szeregiem pierścieni spawanych, należy przy wyznaczaniu ściskania w betonie przyjąć przekrój F_i, który wynosi dla rdzenia o przekroju kołowym:

$$F_i = 1{,}25\,F_r + 15\,f_p + 30\,f_u$$

dla rdzenia o przekroju kwadratowym

$$F_i = 1{,}25\,F_r + 15\,f_p + 15\,f_u$$

przyczem

F_r = przekrój rdzenia, t. j. betonu wewnątrz uzwojenia;
f_p = przekrój wzmocnienia podłużnego;
f_u = przekrój, otrzymany przez podzielenie objętości uzwojenia przez długość słupa.

Uzwojenie w powyższych wzorach wolno uwzględniać, jeżeli są spełnione następujące warunki:

a) skok śruby, względnie odstęp pierścieni jest mniejszy niż 0,2 średnicy rdzenia, przy naprężeniu w betonie równem 50 kg/cm², zaś mniejszy niż 0,125 średnicy rdzenia przy naprężeniu w betonie równem 100 kg/cm²; nie może jednak wynosić więcej niż 8 cm.;

b) objętość wzmocnienia podłużnego jest większa, a przynajmniej równa jednej trzeciej objętości wzmocnienia poprzecznego;

c) $F_i \leqq 2\,F_r$

12. Słupy żelaznobetonowe uzwojone z duszą żeliwną można obliczać przy założeniu, że wytrzymałość całego słupa jest sumą wytrzymałości zewnętrznej części żelaznobetonowej i wewnętrznej żeliwnej, jeżeli skok uzwojenia będzie równy lub mniejszy, niż podwójny odstęp uzwojenia od wkładki żeliwnej. Przy uwzględnieniu wyboczenia należy wziąć w rachubę przekrój zastępczy:

$$F_i = F_z + \frac{1}{2} F_p + 1/30\ F_b$$

gdzie oznacza:

F_z — powierzchnia przekroju żeliwa
F_p — „ „ uzbrojenia podłużnego,
F_r — „ „ rdzenia betonu.

13. Słupy ściskane należy obliczać na wyboczenie przy pomocy spółczynników zmniejszających, jeżeli smukłość, t. j. stosunek wolnej długości pręta L_w do najmniejszego promienia bezwładności przekroju „i" przekracza:

60 w wypadku wzmocnienia podłużnego,
40 „ „ uzwojonego.

Spółczynniki zmniejszające podane są w poniższych tablicach:

a) dla słupów żelaznobetonowych uzwojonych podłużnie:

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
65	0,95	80	0,76	95	0,57
70	0,88	85	0,70	100	0,51
75	0,82	90	0,63		

b) dla słupów żelaznobetonowych uzwojonych:

$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β	$\frac{L_w}{i}$	β
45	0,97	60	0,85	75	0,33	90	0,60
50	0,93	65	0,81	80	0,69	95	0,56
55	0,89	70	0,77	85	0,65	100	0,51

14. Jeżeli słupy są sztywnie połączone z belkami, należy przy obliczeniu słupów uwzględnić wpływ momentów wywołanych sztywnem połączeniem.

Gdy długość słupa jest większa niż 20-krotny najmniejszy wymiar przekroju, to należy moment wywołany siłą zginającą zwiększyć o wartości 0,005 Pl, która przedstawia działanie siły ściskającej „P" na ramieniu powstałem wskutek wygięcia słupa.

15. W częściach konstrukcji pracujących tylko na rozciąganie nie uwzględnia się zupełnie wytrzymałości betonu na rozciąganie.

§ 77.
Naprężenia dopuszczalne.

1. Naprężenia dopuszczalne należy w obliczeniach statycznych przyjmować równe wytrzymałości betonu po 28 dniach tężenia, pomnożonej przez następujące spółczynniki zmniejszające:

Rodzaj naprężeń	Spółczynnik zmniejszając.	Najw. granice naprężeń dopuszczalnych w kg/cm²
Ściskanie przy zginaniu	0,22	(32+0,5 L^*), najwyżej 45
„ osiowe	0,16	30
Ścinanie	0,022	4,5
Przyczepność	0,022	4,5
Rozciąganie przy mimośrodk. ściskaniu i zginaniu	0,025	5

2. O ile uwzględnia się wszystkie wpływy wymienione w § 22 można naprężenia powyższe przyjąć wedle tablicy:

Rodzaj naprężeń	Spółczynnik zmniejszając.	Najw. granice naprężeń dopuszczalnych w kg/cm²
Ściskanie przy ścinaniu	0,25	(35+0,5 L^*), najwyżej 50
„ osiowe	0,18	35
Ścinanie	0,025	5
Przyczepność	0,025	5
Rozciąganie przy mimośrodk. ściskaniu i zginaniu.	0,028	5,5

3. Naprężenia dopuszczalne w żelazie należy przyjmować wedle § 48 p. 2.

4. Siły ciągnące ukośne w tych częściach belek zginanych, w których naprężenia są większe niż 0,022 wytrzymałości kostkowej betonu, względnie niż 4,5 kg/cm², mogą być przeniesione przez beton tylko w wysokości 30%. Resztę należy przenieść na wkładki ukośnie odgięte i na strzemiona.

Wiązania poprzeczne (strzemiona) należy rozmieścić także na tej części dźwigarów, na której — wedle powszechnie przyjętego sposobu obliczenia — okaże się, że są niepotrzebne.

5. Jeżeli druty są zakończone hakami, a średnica żelaza nie przekracza 1/300 rozpiętości, to można obliczenia na przyczepność nie wykonywać.

6. Ciśnienie na powierzchnię uzbrojonych przegubów betonowych nie może przekraczać 0,5 wytrzymałości kostkowej.

7. Naprężenia dopuszczalne dla konstrukcji wykonanych przy użyciu cementów wysokowartościowych, które zaczyna produkować przemysł cementowy, określi Ministerstwo osobno.

---

*) L — oznacza rozpiętość teoretyczną w metrach.

§ 78.

Wpływ zmian temperatury i skurczu betonu.

1. Naprężenia dodatkowe, jakie wywołuje zmiana temperatury, należy uwzględniać przy dźwigarach ramowych i łukowych.

2. Jako granicę zmian temperatury należy przyjąć ± 15°C.

3. Dla dźwigarów, których każdy wymiar przekroju jest większy od 70 cm., albo które są dostatecznie ochronione innymi materjałami przed wpływem temperatury, należy granice zmian temperatury przyjąć + 10°C.

4. Spółczynnik rozszerzalności dla betonu i żelaza należy przyjmować równy 0.00001 na jeden stopień Celsjusza, a spółczynnik sprężystości dla betonu równy 210000 kg/cm².

§ 79.

Utrzymanie mostów żelaznobetonowych.

Każdego roku na wiosnę zarządzający mostem winien poddać go dokładnej rewizji. Zauważone przytem uszkodzenia konstrukcji, jezdni i chodników należy natychmiast usunąć i oczyścić urządzenia odwadniające. W razie, gdyby się okazało zawilgocenie muru, należy przyczyne tego natychmiast usunąć.

ROZDZIAŁ VIII.

GRUNT BUDOWLANY.

§ 80.

1. Rodzaj i wytrzymałość gruntu należy zbadać przez sondowanie lub próbne bicie pali, a w razach ważniejszych także i przez odpowiednie próby obciążenia aż do wartości spodziewanych największych ciśnień fundamentu na grunt.

2. Z reguły można dopuścić następujące najwyższe obciążenia jednostkowe gruntu.

Warstwy ziemne osadowe o zmiennej grubości, miałki piasek bardzo wilgotny, lecz stały, zabezpieczony przeciw podmyciu do 1,5 kg/cm².

Glina, ił, piasek ilasty niezbyt wilgotny — do 2,5 kg/cm².

Ił zbity, suchy piasek ostry, zabezpieczony przeciw podmyciu — do 6,0 kg/cm².

Skała miękka	do 5 kg/cm²	}	jednak nie wyżej niż do połowy wytrzymałości kostkowej odpowiedniego materjału.
„ średnio twarda	do 10 „		
„ bardzo twarda	do 30 „		

Powyższe normy można zwiększyć w poszczególnych wypadkach w zależności od warunków miejscowych, uwzględniając głębokość fundamentowania i t. p.

3. Warstwy ziemne pod fundament budowli należy odsłonić w każdym razie poniżej głębokości zamarzania, aż do stałego gruntu rodzimego, po zdjęciu nasypów sztucznych i warstw zwietrzałych. Oparcie fundamentu na najstarszych nawet nasypach sztucznych jest niedopuszczalne.

A. TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE PRÓB WYTRZYMAŁOŚCI BETONU.

§ 1.

Przedmiot przepisów.

Przepisy odnoszą się do wyznaczenia wytrzymałości betonu na ściskanie do celów budowy mostów drogowych.

§ 2.

Wykonanie próbki.

1. Próbka betonu, którą wykonywa się przed zaczęciem budowy, powinna być sporządzoną z tych samych materjałów i przy tym samym składzie ilościowym cementu, kruszywa i wody, w jakich będzie następnie wykonany beton w danej konstrukcji, przyczem cement, kruszywo i wodę należy zważyć.

2. Każdy z materjałów składowych betonu powinien mieć ciepłotę normalną, to znaczy około + 15° Celsjusza.

3. Największe ziarna kamienia powinny przechodzić przez sito o otworach 3 cm.

4. Beton należy mieszać temi samemi narzędziami, jakie będą używane do mieszania betonu przy budowie.

5. Do sporządzenia próbek kontrolnych w czasie budowy należy użyć tego betonu, którym się na budowie pracuje w chwili sporządzania próbek. Z tego betonu należy jednak usunąć ziarna kamienia, nie odpowiadające ust. 3.

§ 3.

Miejsce sporządzania próbek.

Próbki należy wykonać na miejscu budowy w obecności kierownika budowy, w miejscu chronionem przed deszczem, przeciągiem i bezpośredniem działaniem promieni słonecznych lub otwartych ognisk.

§ 4.

Ilość próbek.

Z reguły należy sporządzić 4 próbki z tego samego betonu i w zupełnie takich samych warunkach.

§ 5.

Formy do sporządzania próbek.

1. Do sporządzania próbek należy używać, o ile to tylko możliwe, form żelaznych. Powinny one nadać próbkom kształt dokładnych sześcianów o długości boków, równej 20 centymetrom.

2. Formy należy tak sporządzić, ażeby dawały się łatwo rozbierać, bez wstrząśnień i bez uszkodzenia ścian próbek.

§ 6.

Nanoszenie betonu do form.

1. Przy użyciu betonu miękkiego formy należy wypełniać za jednym razem i powierzchnię górną zrównać z górną krawędzią formy.

2. Przy użyciu betonu sypkiego należy beton nanieść do formy dwiema warstwami i ubijając beton w ten sam sposób, jak na budowie. Górną powierzchnię należy wyrównać według krawędzi formy.

3. Ażeby zapobiedz powstaniu próżni przy ścianach formy, należy podczas nanoszenia betonu za pomocą odpowiednich narzędzi zepchnąć w dół kamienie opierające się o ściany formy.

4. Po zapełnieniu betonem należy formy ustawić w miejscu spokojnem, nie narażonem na wstrząśnienia.

§ 7.

Dalsze postępowanie z próbkami.

1. Próbki mają pozostawać w formach przez 24 godziny.

2. Po wyjęciu z formy należy próbki okryć wilgotną szmatą i w wilgotnem okryciu trzymać przez 7 dni, ułożywszy je górną powierzchnią na ruszcie drewnianym, ażeby powietrze miało dostęp ze wszystkich stron.

3. Przez cały ten czas próbki należy przechowywać w temperaturze około + 15° Celsjusza, zabezpieczyć od wstrząśnień i niczem nie obciążać.

4. Przewóz próbek z miejsca wykonania do miejsca próby może nastąpić dopiero po 8 dniach, licząc od chwili sporządzenia próbek. Należy przytem zwracać uwagę na staranne opakowanie (w trociny lub inny podobny materjał) celem ochrony przed szkodliwym wpływem wstrząśnień lub przed uszkodzeniem ścian.

§ 8.

Oznaczenie próbek.

1. Każdą próbkę należy po wyjęciu z formy zaopatrzyć w znak rozpoznawczy, czyli cechę, w sposób trwały i wyraźny. Należy przytem oznaczyć wierzchnią stronę kostki (dla zorjentowania się co do kierunku ubijania).

2. Po wykonaniu próbek należy spisać w dwóch egzemplarzach „Protokół sporządzenia próbek".

3. Protokół sporządzenia próbek powinien podawać:

a) miejsce i dzień sporządzenia próbek;

b) nazwiska obecnych przy sporządzaniu próbek;

c) na czyje zarządzenie próbki są wykonane i to, czy się je wykonywa przed zaczęciem budowy, czy też w czasie budowy dla kontroli;

d) nazwisko technicznego kierownika budowy;

e) oznaczenie budowli, do której beton próbowany będzie użyty;

f) stosunek ilościowy materjałów składowych, pochodzenie ich i sposób mieszania betonu;

g) sposób oznaczenia próbek, dzień wykonania, temperaturę, w jakiej były wykonane i sposób przechowania próbek po wykonaniu.

3. Protokół sporządzenia próbek powinien być podpisany przez technicznego kierownika budowy i dwóch świadków.

4. Jeden egzemplarz protokołu sporządzenia próbek należy dołączyć do dziennika budowy, a drugi wraz z próbkami przedłożyć kierownikowi zakładu, przeprowadzającego próbę wytrzymałości.

§ 9.

Wykonanie prób betonu.

1. Próby wytrzymałości kostek betonowych na zgniecenie należy przeprowadzać z reguły po 28 dniach, licząc od dnia sporządzenia próbek.

2. Przed zaczęciem budowy można wykonać próby już po 8 dniach zupełnie spokojnego tężenia, jednak tylko do przybliżonej oceny wytrzymałości.

Oprócz takiej przybliżonej próby należy wykonać próby miarodajne po 28 dniach.

3. Przyjąć można, że wytrzymałość betonu z prób po 8 dniach ma się do wytrzymałości prób po 28 dniach, jak 2:3.

4. Przed poddaniem próbek obciążeniu, należy wyznaczyć ich ciężar i dokładne wymiary, oraz sprawdzić, czy ściany kostki, dolna i górna, są do siebie równoległe i płaskie. W przeciwnym razie należy je wyrównać.

5. Wytrzymałość na zgniecenie należy wyznaczać maszyną, dokładnie sprawdzoną. Podkładki z pilśni (filcu), papy, ołowiu i t. p. są niedopuszczalne.

6. Kostki należy poddawać ciśnieniu w tym kierunku, w jakim były wykonane, to znaczy, wywierając nacisk na powierzchnię górną i dolną kostki.

7. Ciśnienie, wywierane na kostkę powinno wzrastać powoli i ciągle tak, ażeby w przybliżeniu przyrost na 1 sekundę wynosił 1 kg/cm^2.

8. Jako wytrzymałość kostkową należy przyjąć średnią arytmetyczną z wyników, otrzymanych przy poszczególnych próbkach. Jeżeli ta średnia arytmetyczna jest mniejsza od żądanej wytrzymałości kostkowej, albo, jeżeli jedna z poszczególnych wartości jest o 20% mniejsza od wspomnianej wytrzymałości, to nie można używać betonu tej jakości.

§ 10.

Świadectwo wytrzymałości betonu na ściskanie.

1. Z wykonania prób betonu na ściskanie należy spisać „Świadectwo wytrzymałości betonu na ściskanie, które ma zawierać następujące dane:

a) oznaczenie zakładu, który próby przeprowadza, dzień przeprowadzenia prób, nazwiska kierownika i obecnych przy próbie;

b) oznaczenie budowy i nazwisko technicznego kierownika budowy, dla której próby się wykonywa, a to na podstawie i przy załączeniu „Protokołu sporządzenia próbek", spisanego według § 7;

c) opisanie maszyny próbnej i sposobu przeprowadzenia próby, z podaniem wyników dla każdej z 4-ch kostek próbnych;

d) oznaczenie wytrzymałości betonu na ciśnienie.

2. Protokół wykonania prób powinien być podpisany przez kierownika zakładu, przeprowadzającego próby.

§ 11.

Zakłady do wykonania prób.

1. Miarodajne są tylko próby, wykonane przez politechniki polskie i upoważnione stacje doświadczalne dla materjałów budowlanych.

2. Próby mogą wykonywać również i inne zakłady, a nawet przedsiębiorstwa budowlane, które mają maszyny sprawdzone przez stacje doświadczalne, o ile na to zgodzi się władza, zarządzająca wykonanie prób betonu i o ile próba wytrzymałości będzie wykonana w obecności delegata tej władzy.

B. TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE ŻELAZA BUDOWLANEGO.

§ 1.

Przedmiot przepisów.

Przepisy niniejsze odnoszą się:

a) do żelaza konstrukcyjnego w zespołach żelaznych,

b) do żelaza wzmacniającego w zespołach żelazno-betonowych.

a) ŻELAZO KONSTRUKCYJNE W ZESPOŁACH ŻELAZNYCH.

§ 2.

Rodzaj żelaza.

Dźwigary jednolite winny być walcowane z żelaza zlewnego; wyjątkowo można je walcować także z żelaza spawanego, a w szczególnych wypadkach i ze stali zlewnej.

§ 3.

Jakość żelaza.

Dźwigary powinny być gładko walcowane. Złom żelaza powinien mieć złoże jednostajne pełne, bez śladów próżni. Żelazo nie powinno być kruche na gorąco, ani na zimno. Zawartość siarki i krzemu jest niedopuszczalna.

§ 4.

Wymiary, kształty żelaza i waga.

1. W przejściowym okresie, dopóki dla Państwa Polskiego niema ustalonych obowiązujących kształtów i wymiarów dla żelaza walcowanego, należy przy zamówieniach i dostawach oznaczać normy obowiązujące w państwach obcych, którym odpowiada żelazo zamawiane lub dostarczane.

Przyjęte wymiary winny być dokładnie zachowane, a grubość ich na całej długości powinna być jednakowa. Różnice w grubościach nie powinny przekraczać granic — 3% i + 4%.

2. Wagę żelaza według wymiarów, można przyjąć na 1 metr sześcienny:

dla żelaza zlewnego	7850 kg.
dla żelaza spawanego	7800 „
dla stali	7860 „

Wagę żelaza przy dostawach należy oznaczać zasadniczo według ciężaru teoretycznego, a w wyjątkowych razach według ciężaru rzeczywistego, na podstawie protokołu ważenia konstrukcji. W tym ostatnim wypadku należy przyjąć dopuszczalną różnicę między ciężarem obliczonym, a wynikłym z ważenia, jak następuje:

a) dla żelaza zlewnego, względnie stali zlewnej, najwyżej + 4%, względnie — 3%;

b) dla żeliwa (żelaza lanego), względnie stali lanej, najwyżej + 5%, względnie — 3%.

§ 5.

Próby żelaza i „Świadectwo jakości żelaza".

1. Dla żelaza z każdego naboju pieca i dla żelaza każdej serji walcowania należy przeprowadzić w hucie próby wytrzymałości i na podstawie otrzymanych wyników spisać „Świadectwo jakości żelaza".

2. Ilość próbek ma odpowiadać ciężarowi żelaza wywalcowanego, tak, ażeby na każdych 3000 kg. zaczętych przypadała 1 próbka.

3. W razie, jeżeli wyniki otrzymane na jednej z próbek nie odpowiadają warunkom wytrzymałości, należy zrobić 2 dodatkowe próby z żelaza tej samej produkcji i tego samego walcowania.

4. Gdyby z tych dodatkowych 2 próbek jedna znowu nie odpowiadała warunkom wytrzymałości, należy cały badany nabój odrzucić.

5. Kontrolująca władza techniczna może, zwłaszcza przy ważniejszych budowlach, zażądać wykonania kontrolnej próby żelaza bądź to na miejscu w hucie, przy udziale swojego delegata, bądź to w innym zakładzie do tego rządowo upoważnionym.

6. Świadectwo jakości żelaza powinno podawać:

a) nazwę i miejscowość zakładu, który próbę żelaza przeprowadza, oraz datę przeprowadzenia próby;

b) nazwiska obecnych przy próbie;

c) godło i miejscowość huty, która żelazo wyprodukowała;

d) opis żelaza, z którego próbki zostały wyjęte;

e) opis przeprowadzenia próby;

f) wyniki próby.

Świadectwo powinno być podpisane przez kierownika zakładu.

§ 6.

Przeprowadzenie prób żelaza.

1. Do przeprowadzenia prób żelaza należy wyciąć próbki i tak: przy kształtownikach w kierunku walcowania, przy blachach zaś i płaskownikach, mających w konstrukcji pracować w dwóch kierunkach, należy wyciąć jedną próbkę w kierunku walcowania, a drugą w kierunku prostopadłym do walcowania.

2. Dalsza obróbka próbek ma się ograniczyć do wyrobienia niezbędnie potrzebnego kształtu bez ogrzewania żelaza, kucia młotem lub podobnych działań, zmieniających wytrzymałość.

3. Prostowanie żelaza przeznaczonego na próbki winno się odbywać tylko ciśnieniem w odpowiedniej maszynie i bez ogrzewania.

4. Próbki nieodpowiednio obrobione lub z widocznym błędem w materjale nie mogą służyć do oznaczenia wytrzymałości.

5. Temperatura przy próbach powinna być wyższa od + 10° C. a niższa od + 30° Celsjusza.

§ 7.

Badanie wytrzymałości na rozerwanie.

1. Próbki przeznaczone na rozerwanie mogą być albo płaskie, albo okrągłe.

2. W celu rozerwania należy końce próbki utwierdzić w maszynie w taki sposób, ażeby kierunek sił rozciągających wpadał w oś próbki.

3. Siła rozrywająca powinną wzrastać powoli i równomiernie.

4. Wydłużenie jednostkowe należy mierzyć na długości równie drugiemu pierwiastkowi z 80-krotnej powierzchni przekroju w środku długości próbki.

5. W razie, jeżeli próbka przerwie się poza środkową trzecią częścią swojej długości, należy wynik tej próbki unieważnić i zastąpić inną.

6. Wytrzymałość na rozerwanie winna być: dla żelaza zlewnego równa lub większa od 3700 kg/cm^2, a mniejsza lub najwyżej równa 4500 kg/cm^2, przyczem wydłużenie musi być tak wielkie, ażeby iloczyn z wytrzymałości (w tonach na kw. centym.) i wydłużenia (w procentach) dla próbek wyciętych w kierunku walcowania wynosił conajmniej 100, dla próbek zaś wyciętych prostopadle do kierunku walcowania conajmniej 90.

§ 8.

Badanie na zginanie.

1. Próbki na zginanie należy wyciągnąć z dźwigara (kształtownika) w kształcie paska szerokiego 30 do 50 mm., a długiego 400 mm.

Ostre krawędzie w kierunku podłużnym, powstałe przy wycinaniu, należy zrównać pilnikiem.

2. Próbki należy zginać za pomocą odpowiedniej prasy lub innego celowego urządzenia, w taki sposób, ażeby wygięcie zataczało łuk koła o średnicy równej grubości próbki przy próbkach wyciętych w kierunku walcowania, a dwa razy większej od grubości przy próbkach, wyciętych prostopadle do walcowania.

3. Kąt odgięcia powinien osiągnąć 150 stopni przy zginaniu na zimno i 180 stopni przy zginaniu na gorąco, a żelazo nie powinno się nigdzie przerwać na stronie rozciąganej.

4. Próby z nadcięciem należy wykonać w sposób następujący: próbkę na całej szerokości nadcina się ostrem dłutem do głębokości 1 mm. Taka próbka, zginana około pręta o średnicy równej 5-krotnej grubości próbki, nie powinna okazać żadnych rys, dopóki kąt odgięcia nie wyniesie:

90° dla materjału o wytrzymałości 4500 kg/cm²,
120° dla materjału o wytrzymałości 4000 kg/cm²,
150° dla materjału o wytrzymałości 3600 kg/cm².

5. Próbki rozżarzone do czerwoności i zgięte wzdłuż ostrej krawędzi, a następnie zupełnie sklepane młotem, nie śmią okazać żadnych rys.

§ 9.

Badanie żelaza okrągłego na nity.

1. Zgodnie z § 7.

2. Próbki żelaza okrągłego na nity należy pozostawić z naskórkiem nawalcowanym, bez żadnego obrobienia.

3. Zgodnie z § 8.

4. Próbkę należy nawinąć na walcu o średnicy o równej średnicy próbki. Przy drugiej próbce należy wykuć na zimno płaską główkę o średnicy równej półtorakrotnej średnicy próbki. Tak przy jednej, jak i przy drugiej próbie nie powinny się okazać żadne ślady rozerwania.

b) ŻELAZO WZMACNIAJĄCE W ZESPOŁACH BETONOWYCH.

§ 10.

Rodzaj żelaza.

Do wzmocnienia betonu należy używać żelaza zlewnego, wyjątkowo spawanego, a wszczególnych wypadkach ze stali zlewnej.

§ 11.

Jakość żelaza.

Powierzchnie walcowane powinny być gładkie, a złom powinien wykazywać złoże jednostajne, pełne, bez śladów próżni.

§ 12.

Wymiary i kształty żelaza i waga.

1. Żelazo wzmacniające może mieć przekrój prostokątny, wieloboczny lub kołowy, powierzchnie płaskie lub karbowane, a największe wymiary przekroju w jakimkolwiek kierunku nie powinny przekraczać 50 mm.

2. Żelazo dostarczane według ściśle oznaczonych wymiarów może się różnić:

co do długości o + 10 mm.,
co do przekroju o 2%,
co do wagi o + 5% i — 2%.

§ 13.

Próby żelaza i „Świadectwo jakości żelaza".

Zgodnie z § 5.

§ 14.

Przeprowadzenie prób żelaza.

1. Próbki należy odciąć z całego kawałka i poddać próbie bez żadnego obrabiania, więc z pozostawieniem naskórka wywalcowanego.

2. Dalsze przepisy obejmują ustępy 3, 4 i 5 z § 6.

§ 15.

Badanie wytrzymałości na rozerwanie.

1. Utwierdzenie końców próbki w maszynie powinno być takie, ażeby kierunek działania sił rozrywających wpadał w oś próbki.

Siła rozrywająca powinna wzrastać powoli i jednostajnie.

2. Wydłużenie jednostkowe należy mierzyć na długości równej drugiemu pierwiastkowi z 80-krotnej powierzchni przekroju poprzecznego próbki.

3. W razie, jeżeli próbka przerwie się poza środkową trzecią częścią swojej długości, należy wynik tej próbki unieważnić i przeprowadzić dodatkową próbę.

4. Wytrzymałość na rozerwanie powinna wynosić:

a) porównaj § 7 ust. 6;

b) dla stali zlewnej najmniej 4500 kg/cm^2 przy wydłużeniu jednostkowem najmniej 25%;

c) granica ciastowatości powinna wynosić conajmniej:

dla żelaza zlewnego 2250 kg/cm^2,

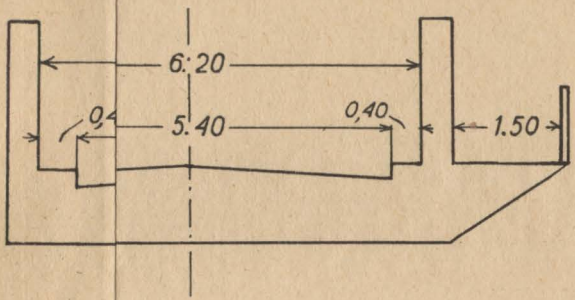
dla stali zlewnej 3000 kg/cm^2.

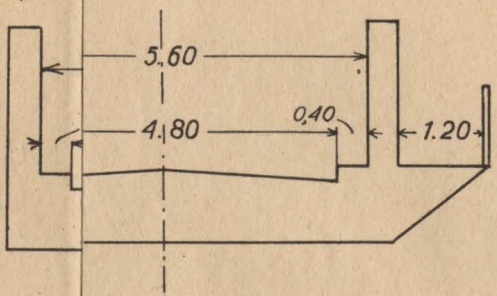
§ 16.

Wytrzymałość na zginanie.

Próbki żelaza należy nawinąć na walcu o średnicy równej 2-krotnemu najmniejszemu wymiarowi przekroju próbki. Przytem na stronie rozciąganej nie mogą się pokazać żadne ślady rozerwania żelaza.

Rysunki

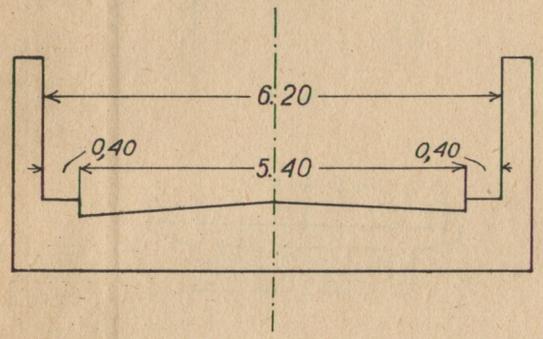


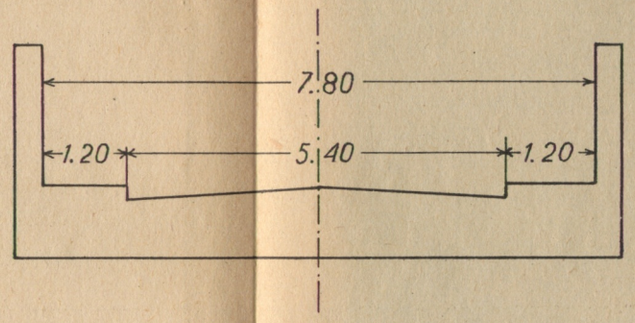


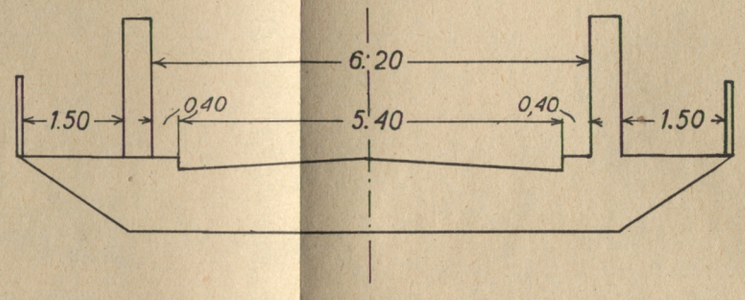
Rysunki do przepisów mostowych.
Tablica I.

TABLICA SZEROKOŚCI MOSTÓW

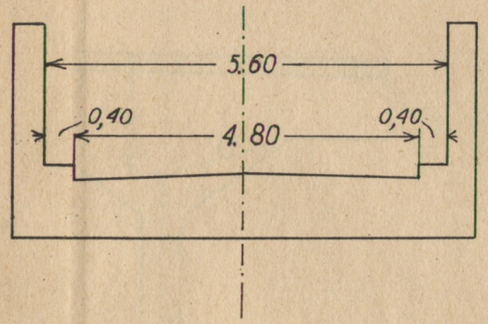
MOSTY I KL.

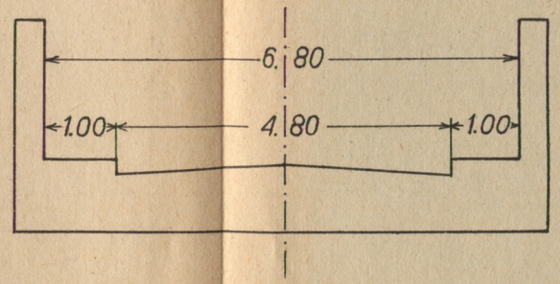


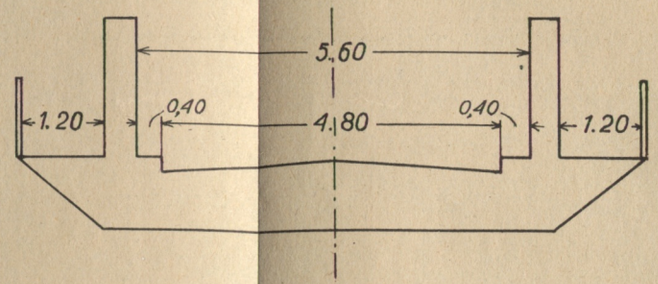




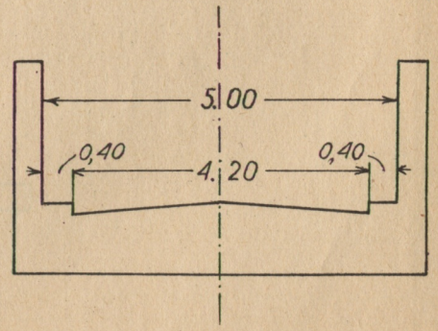
MOSTY II KL.

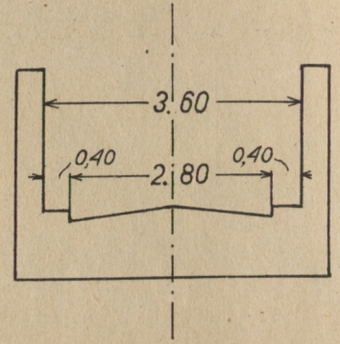






MOSTY III KL.





aż

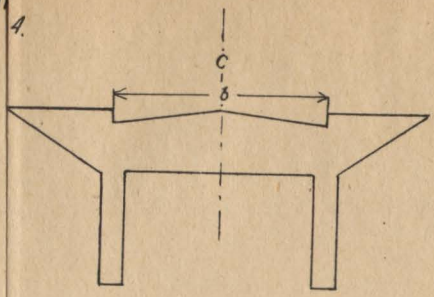
nej
prz

cze
pro

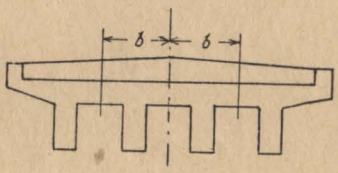
jed

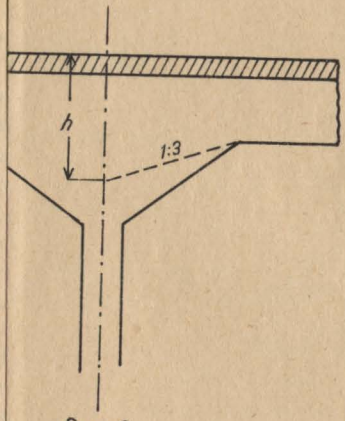
2-k
stro

Rysun 4.

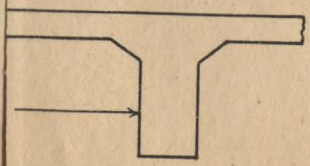


d





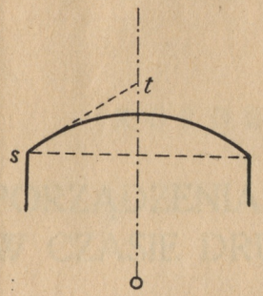
Rys. 6



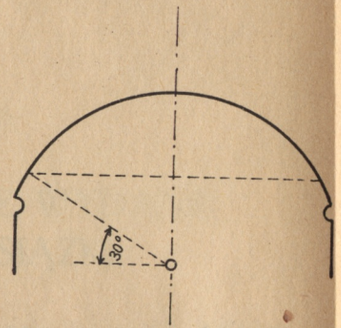
7

Rysunki do przepisów mostowych.

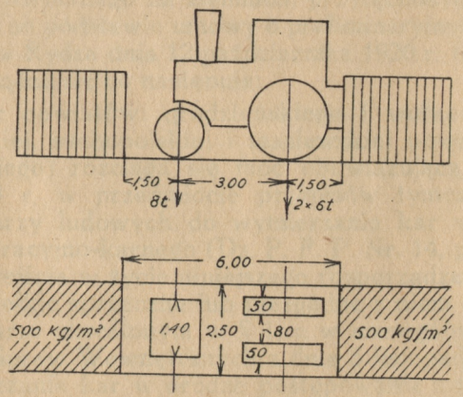
Tablica II.



Rys. 1

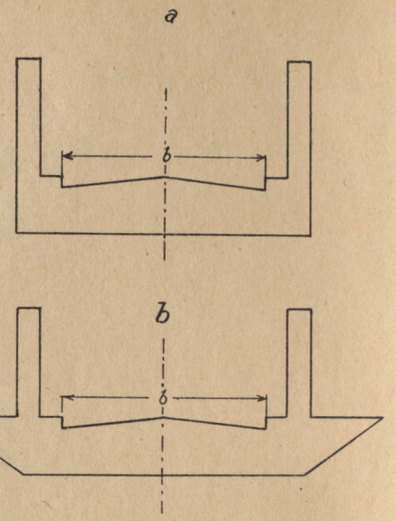


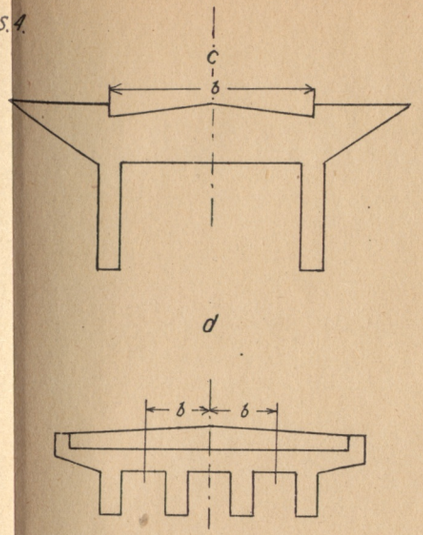
Rys. 2

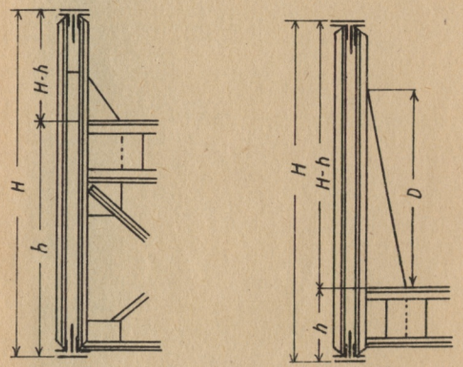


Rys. 3.

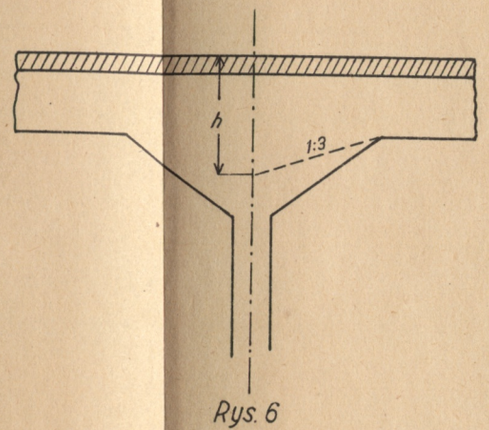
Rys. 4.



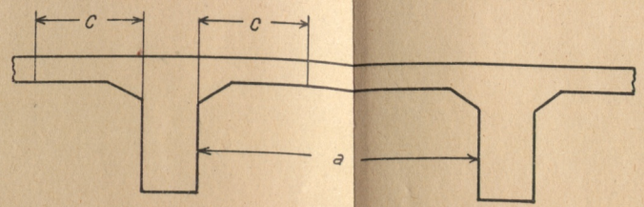




Rys. 5



Rys. 6



Rys. 7

ROZDZIAŁ VI.

ROZPORZĄDZENIA RÓŻNE, WYDANE W CZASIE DRUKU KSIĄŻKI.

105. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16-go września 1925 r. w sprawie rozciągnięcia na obszar powiatów: grodzieńskiego i wołkowyskiego oraz gmin: białowieskiej, suchopolskiej i masiewskiej powiatu bielskiego (b. białowieskiego) w województwie białostockiem przepisów prawnych o uprawnieniach władz administracyjnych do wymierzania kar oraz o postępowaniu administracyjno-karnem.

(Dz. U. R. P. Nr. 103/25 r., poz. 724).

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 4 lutego 1921 r. o unormowaniu stanu prawno-politycznego na ziemiach, przyłączonych do obszaru Rzeczypospolitej na podstawie umowy o preliminaryjnym pokoju i rozejmie, podpisanej w Rydze dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 93) zarządza się co następuje:

§ 1. Na obszar powiatów: grodzieńskiego i wołkowyskiego oraz gmin: białowieskiej, suchopolskiej i masiewskiej powiatu bielskiego (b. białowieskiego) rozciąga się moc obowiązującą dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o uprawnieniu komisarzy ludowych do wymierzania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego (Dz. P. P. P. Nr. 14, poz. 154).

§ 2. Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą wszelkie sprzeczne lub niezgodne z niem przepisy, obowiązujące na obszarze określonym w § 1, a w szczególności rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 listopada 1920 r. w przedmiocie wyznaczania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego na Terenach Przyfrontowych i Etapowych (Dz. Urz. Z. T. P. i E. Nr. 4, poz. 30) za wyjątkiem art. 1 tegoż rozporządzenia, oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 listopada 1920 r. o postępowaniu administracyjno-karnem na Terenach Przyfrontowych i Etapowych (Dz. Urz. Z. T. P. i E. Nr. 4, poz. 31).

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia poleca się Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 14 dni po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: (—) *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: (—) *W. Raczkiewicz*

106. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16-go września 1925 r. w sprawie wprowadzenia przepisów o postępowaniu karno-administracyjnem na obszarze województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i okręgu administracyjnego wileńskiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 103/25 r., poz. 725).

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 4 lutego 1921 r. o unormowaniu stanu prawno-politycznego na ziemiach przyłączaonych do obszaru Rzeczypospolitej na podstawie umowy o preliminaryjnym pokoju i rozejmie, podpisanej w Rydze dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 93) oraz art. 5 ustawy z dnia 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy nad ziemią wileńską (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 213) zarządza się co następuje:

§ 1. Na obszar województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i okręgu administracyjnego wileńskiego rozciąga się moc obowiązującą art. 4 dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o uprawnieniu komisarzy ludowych do wymierzania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego (Dz. P. P. P. Nr. 14, poz. 154).

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia poleca się Ministrowi Spraw Wewnętrznych.

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

Prezes Rady Ministrów: (—) *W. Grabski*
Minister Spraw Wewnętrznych: (—) *W. Raczkiewicz*

107. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 24. X. 25 r. w sprawie trybu postępowania karno-administracyjnego na obszarze powiatów: grodzieńskiego i wołkowyskiego oraz gmin: białowieskiej i masiewskiej pow. bielskiego (b. białowieskiego) w województwie białostockiem.

(Dz. U. R. P. Nr. 113/25 r., poz. 801.)

Na podstawie art. 4 dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o uprawnieniu komisarzy ludowych do wymierzania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego (Dz. P. P. P. Nr. 14 poz. 154) tudzież na podstawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 września 1925 r. w sprawie rozciągnięcia na obszar powiatów: grodzieńskiego i wołkowyskiego, oraz gmin: białowieskiej, suchopolskiej i masiewskiej pow. bielskiego (b. białowieskiego) w województwie białostockiem przepisów prawnych o uprawnieniach władz administracyjnych do wymierzania kar oraz o postępowaniu administracyjno-karnem (Dz. U. R. P. Nr. 103 poz. 724), zarządza się co następuje:

§ 1. Na obszarze określonym na wstępie będą stosowane w postępowaniu administracyjno-karnem przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 lutego 1919 r. o postępowaniu karno-administracyjnem (Monitor Polski Nr. 46) z uwzględnieniem zmian, wprowadzonych w tych przepisach rozporządzeniami Ministra Spraw Wewnętrznych: z dnia 8 lipca 1919 r. w przedmiocie częściowej zmiany rozporządzenia z dnia 21 lutego 1919 r. o postępowaniu karno-administracyjnem (Monitor Polski Nr. 159), oraz z dnia 5 marca 1921 r. w przedmiocie częściowej zmiany rozporządzenia z dnia 21 lutego 1919 r. o postępowaniu karno-administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 23 poz. 134), tudzież z dnia 20 lipca 1923 r. w przedmiocie zmiany rozporządzenia o postępowaniu karno-administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 78 poz. 619).

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

Minister Spraw Wewnętrznych: *W. Raczkiewicz*

108. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 24. X. 15 r. w sprawie trybu postępowania administracyjno-karnego na obszarze województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i okręgu administracyjnego wileńskiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 115/25 r., poz. 817.)

Na podstawie art. 4 dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. w przedmiocie przepisów tymczasowych o uprawnieniu komisarzy ludowych do wymierzania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego (Dz. P. P. P. Nr. 14, poz. 154) i § rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 września 1925 r. w sprawie wprowadzenia przepisów o postępowaniu karno-administracyjnem na obszarze województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i okręgu administracyjnego wileńskiego (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 725) zarządza się co następuje:

§ 1. Na obszarze województw: wołyńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i okręgu administracyjnego wileńskiego wprowadza się postępowanie mandatowe w trybie podanym w ustępie (1)—(5) niniejszego paragrafu:

(1) Władza administracyjna, która otrzyma doniesienie o przekroczeniu administracyjnem od władz lub organów urzędowych (policji, wójtów, sołtysów i t. p.) na podstawie ich własnego spostrzeżenia służbowego lub zeznania dokonanego przed nimi, może bez dalszego postępowania nałożyć karę w drodze zarządzenia (mandatu) karnego, jeżeli uważa za stosowne wymierzyć karę aresztu, mającą trwać najdłużej trzy dni, albo karę pieniężną, nie przenoszącą 50 zł.

(2) Obwiniony może w ciągu dni 8 po doręczeniu zarządzenia karnego wnieść przeciw niemu sprzeciw do władzy, która wydała zarządzenie karne i przytoczyć zarazem środki dowodowe służące ku jego obronie.

(3) Jeżeli sprzeciw zawiera zażalenie wyraźnie tylko co do wymiaru nałożonej kary, należy uważać sprzeciw za odwołanie i przedłożyć go władzy odwoławczej (art. 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 listopada 1920 r. w przedmiocie wyznaczania kar w drodze postępowania administracyjno-karnego na terenach przyfrontowych i etapowych — Dz. Urz. Z. T. P. i E. Nr. 4, poz. 30).

(4) We wszystkich innych przypadkach ulega zarządzenie karne wskutek wniesienia na czas sprzeciwu unieważnieniu i należy wszcząć postępowanie trybem przeprowadzenia rozprawy. W postępowaniu tem nie jest władza administracyjna związana treścią unieważnionego zarządzenia karnego i może orzec także inną, a w szczególności również ostrzejszą karę.

(5) Jeżeli sprzeciwu nie wniesiono, albo nie wystąpiono z nim w czasie właściwym, podlega zarządzenie karne niezwłocznemu wykonaniu.

§ 2. Poza postępowaniem, przewidzianem w § 1, odbywa się na obszarze określonem na wstępie postępowanie w orzecznictwie karno-administracyjnem według przepisów, zawartych w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 listopada 1920 r. o postępowaniu administracyjno-karnem na terenach przyfrontowych i etapowych (Dz. Urz. Z. T. P. i E. Nr. 4, poz. 31).

Przepis ust. 2 art. 4 powyższego rozporządzenia może być analogicznie stosowany do świadków, którzy nie stawią się na rozprawę karną mimo doręczenia im wezwania.

§ 3. Postanowienia art. 6, 7, 13 ust. 1, 14 i 15 powyższego rozporządzenia mają analogiczne zastosowanie w postępowaniu mandatowem. W miejsce przewidzianego w art. 7 wyjaśnienia trybu odwołania wstępuje w postępowaniu mandatowem pouczenie o przysługującem obwinionemu prawie wniesienia sprzeciwu.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia.

Minister Spraw Wewnętrznych: *W. Raczkiewicz*

109. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr. XI.—1384 z dnia 3 sierpnia 1925 r. w sprawie należności za sadzonki i paliki do obsadzania dróg publicznych.

Do Urzędów Wojewódzkich (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) w Warszawie, Lublinie, Kielcach, Łodzi, Białymstoku, Nowogródku, Brześciu n/B., Łucku, Wilnie, Krakowie i Lwowie.

Rozporządzeniem z dnia 31. 7. 1922 Nr. XI.—1851 przesłało Ministerstwo okólnik Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych Nr. 393, na zasadzie którego zarządy lasów państwowych miały wydawać sadzonki i paliki do obsadzania dróg publicznych bezpłatnie.

Ponieważ rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z 30. 12. 1924 r. Dz. U. R. P. Nr. 119/24, poz. 1079 w art. 13 postanawia, że świadczenia na cele państwowe z lasów państwowych mają być

pokrywane z budżetów interesowanych Ministerstw, przeto winna Dyrekcja wydać zarządzenie, by zarządy drogowe uiszczały zarządom lasów państwowych należytości, jakie przypadają za dostarczenie im sadzonek i palików do obsadzania dróg.

Zwraca się przytem uwagę, by zamawiano i używano do obsadzania dróg sadzonek zdatnych do tego celu, odpowiadających warunkom wskazanym w przepisach dotyczących obsadzania dróg drzewami, wydanych przez M. R. P. (Monitor Nr. 25/23 r.)

Za Kierownika Ministerstwa: *M. Nestorowicz*, Dyrektor Departamentu

110. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12. VII. 1925 r. Nr. II.—2689/25 r. w sprawie zryczałtowania kosztów podróży i djet z powodu obchodów przydzielonych do nadzoru dróg funkcjonarjuszów

Do wszystkich urzędów II instancji.

Na podstawie § 26 rozporządzenia Rady Ministrów z 16 lipca 1924 r. (Dz. U. Nr. 72, poz. 703) o należnościach za podróże służbowe zarządzam za zgodą Ministra Skarbu wyrażoną pismem z dnia 10 lipca 1925 Nr. 931/DB/5 co następuje:

Funkcjonarjuszom, których czynnością służbową jest nadzór techniczny nad stanem powierzonych ich opiece odcinków dróg (np. nadzorcom dróg i mostów) przyznaje się zamiast kosztów podróży i djet z powodu obchodów i objazdów służbowych przestrzeni dróg miesięczny ryczałt obchodowy.

Miesięczny ryczałt obchodowy ustanawia się w punktach obliczeniowych w wysokości 72 punktów z dodatkiem 0,6 punktu za każdy kilometr przepisanego w miesiącu obchodu, przyczem przez kilometr obchodu rozumie się drogę tam i z powrotem.

W razie stałego dostarczania w danym miesiącu zaprzęgu lub konia, przyznaje się dodatek od kilometra 0,2 punktów obliczeniowych.

W wyjątkowych wypadkach dostarczenia samochodu dodatek kilometrowy odpada.

Ilość przepisanych obchodów (objazdów) w miesiącu wynosi (w sezonie pełnych robót t. j. od 1 kwietnia do końca listopada) w przecięciu całorocznem.

a) 4 dla odcinków do 55 km.

b) 3 dla odcinków powyżej 55 km.

Ilość miesięcznych obchodów ustalają w uwzględnieniu lokalnych stosunków i potrzeb w myśl powyższych zasad Urzędy Wojewódzkie O. D. R. P., oraz wyznaczają wysokość ryczałtów w punktach obliczeniowych (z opuszczeniem ułamków) dla poszczególnych sekcji dróg przydzielonych do nadzoru po ustaleniu ilości obchodów.

Ryczałty wchodzą w życie z dniem 1 sierpnia 1925 r. i będą pokrywane z odpowiednich kredytów rzeczowych.

Ryczałty przyznawane funkcjonarjuszom kontraktowym oraz funkcjonarjuszom samorządowym pełniącym służbę na drogach państwowych nie mogą przekraczać wyżej wymienionych norm.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

111. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 6. XI. 1925 r. Nr. II.—3988/25 r. w sprawie dodatków za pracę przy budowie.

Do wszystkich Urzędów podległych II Instancji.

Reskryptem z dnia 9 kwietnia 1925 r. L. II—1523 zakomunikowało Ministerstwo Robót Publicznych Urzędom II instancji uchwałę Rady Ministrów z 8 kwietnia 1925 r. w sprawie dodatków za pracę przy budowie upoważniając równocześnie Urzędy II instancji do przyznawania tych dodatków w roku bieżącym.

Z nadesłanych sprawozdań o dokonanem przyznaniu dodatków wynika, że w niektórych Urzędach II. instancji powierzono czynności prowadzenia budowli takim urzędnikom, którzy są kierownikami oddziałów fachowych w Dyrekcjach (Wydziałach) Robót Publicznych i jako tacy mają obowiązek naczelnego lub zwierzchniego nadzoru i kontroli kierowników budowy, a przeto czynności kierowników budowy wykonywać nie powinni.

Podobne zarządzenia mogą mieć w prawdzie czasowo miejsce po myśli art. 23. ustawy o służbie cywilnej, lecz tylko w tych wyjątkowych wypadkach, gdzie zachodzi konieczność służbowa takich zarządzeń; Ministerstwo Robót Publicznych uzależnia jednak poruczanie kierownictwa budowy urzędnikom technicznym zajmującym kierownicze stanowiska od tutejszego zezwolenia.

Poleca się przeto przeprowadzić rewizję dotyczących zarządzeń i w wypadkach, gdzie poruczenie kierownictwa budowy organom kierującym zajętym w urzędach II instancji nie jest do uniknięcia, przedstawić dotyczące wnioski Ministerstwu Robót Publicznych z wyczerpującym uzasadnieniem.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*

112. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dn. 12. XII. 1925 r. Nr. B. P. 9137 w sprawie urządzania wyścigów na ulicach miast.

Do wszystkich PP. Wojewodów, Pana Delegata Rządu w Wilnie i Pana Komisarza Rządu na m. st. Warszawę.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zauważyło od dłuższego czasu, że bardzo często urządzane są różnego rodzaju wyścigi piesze lub cyklistów, biegi okrężne i na przełaj po głównych ulicach większych miast w czasie największego ruchu i często w dni powszednie.

Popisy tego rodzaju połączone są ze znacznem niebezpieczeństwem, tak dla biorących w nich udział, jak i dla publiczności, zwłaszcza wobec stale wzmagającego się ruchu i coraz większej liczby samochodów. Z drugiej strony wyścigi takie powodują zatamowanie i utrudnianie ruchu ulicznego, co nie może być tolerowane bez uszczerbku dla interesów publicznych.

Z powyższych względów, biorąc pod uwagę art. 4 ustawy z dnia 7. X. 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. Nr. 89, poz. 656) i w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych, polecam wydać zarządzenia w celu niedopuszczania na

przyszłość do urządzania wyścigów i biegów na głównych ulicach miast. Pozwolenia na imprezy tego rodzaju mogą być wydawane w wyjątkowych wypadkach, lecz tylko na takich ulicach, nie będących głównemi arterjami komunikacyjnemi, gdzie ruch pieszy i kołowy nie jest duży, gdzie wyścig nie jest połączony ze specjalnem niebezpieczeństwem i gdzie ewentualne wstrzymanie ruchu nie nasuwa zbytnich trudności i zbyt wielkiej liczby przechodniów nie naraża na stratę czasu i utrudnienia ruchu. W szczególności nie należy udzielać pozwoleń na urządzanie takich wyścigów w dni powszednie i w godzinach największego ruchu.

O wykonaniu powyższego zechce mnie Pan zawiadomić.

Minister: *Wł. Raczkiewicz*

113. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 23 września 1925 r. Nr. XI—2505 w sprawie stosowania przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przemysłowe.

Do Urzędów Wojewódzkich w Białymstoku, Brześciu nad Bugiem, Kielcach, Łodzi, Lublinie, Łucku, Nowogródku i Warszawie, oraz do Pana Delegata Rządu w Wilnie.

Z przedkładanych Ministerstwu odwołań zauważono, iż niektórzy Panowie Wojewodowie załatwiając podania o pozwolenie na uruchomianie przedsiębiorstw przewozowych na zasadzie § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 83) ograniczają wydawanie tych pozwoleń do pojedyńczych przedsiębiorstw, stwarzając w ten sposób rodzaj monopolu i uniemożliwiając konkurencję.

Ministerstwo Robót Publicznych oznajmia, iż postępowanie takie nie uważa za właściwe z następujących powodów:

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1921 r. Dz. U. R. P. Nr. 14, poz. 83 wzorowane jest na podobnych dawnych przepisach administracyjnych, w których zasadniczo chodziło o zaostrzenie prawa wyłączności poczty względnie o ustanowienie odpowiedniej kontroli, aby ruch pocztowy nie ucierpiał w tych wypadkach, gdy prawo przewozu osób i towarów między określonemi miejscowościami, udzielane było przedsiębiorstwom prywatnym. Każdy więc kto zobowiązał się uczynić zadość dotyczącym przepisom, mógł otrzymać pozwolenie na uruchomienie przedsiębiorstwa przewozowego, a względy konkurencyjne nie były brane pod uwagę.

Ustanowienie więc monopolu dla pewnych przedsiębiorstw nie wynika z ducha wyżej wymienionego Rozporządzenia Rady Ministrów.

Ministerstwo Robót Publicznych zauważa równocześnie, iż jednem z głównych zadań administracji państwowej, wypływających z wyżej wymienionego Rozporządzenia Rady Ministrów, jest pilne

i nieustanne czuwanie, aby warunki, któremi wydaje się pozwolenia na przedsiębiorstwa przewozowe, ściśle były przestrzegane.

Naruszających przepisy policyjne należy bez zwłoki pociągnąć do odpowiedzialności karnej, a odnośnie do przedsiębiorstw nie przestrzegających warunków pozwoleń należy nadto korzystać z uprawnień wynikających z postanowień § 10 wyżej wymienionego rozporządzenia, t. j. zarządzać cofnięcie pozwoleń.

Kierownik Ministerstwa: *Rybczyński*



