Liczba inwentarza 11709/A.
Szafa 55
Półka b
Miejsce 30 36

...UNALNA WENDEGO

ZBIÓR USTAW I ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH

wydanych do 1 stycznia 1923 r.

ZEBRAŁ

INŻ. MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ

DYREKTOR DEPARTAMENTU DROGOWEGO
- MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH -

...AWA, E. WENDE I S-KA
...STWO WYDAWNICZE „IGNIS", SP. AKC.)

WYDZIAŁOWA BIBLIOTEKA PRAWNICZA U.J.
A 1923

POLSKI BANK KOMUNALNY

założony przez Samorządy Rzeczypospolitej Polskiej

WARSZAWA, ul. KRÓLEWSKA № 23.

Załatwia wszelkie czynności w zakres bankowości wchodzące.

Przyjmuje wkłady od wszystkich osób i instytucji rządowych, komunalnych i prywatnych na oprocentowane rachunki bieżące, oraz terminowe lokaty.

Pośredniczy w umieszczaniu gotówki na korzystnych warunkach w przedsiębiorstwach samorządowych.

Załatwia w drodze komisowej wszelkie towarowe i handlowe zlecenia Samorządów.

Wystawia przekazy i przyjmuje polecenia wypłat.

Inkasuje weksle, rachunki, przekazy i t. p.

Kupuje i sprzedaje papiery procentowe i waluty zagraniczne.

Udziela pożyczek długoterminowych w listach zastawnych.

Udziela Samorządom i ich instytucjom długoterminowych pożyczek w obligacjach i krótkoterminowych w gotówce.

Załatwia wszelkie rozrachunki wzajemne między Samorządami i instytucjami komunalnemi mającemi w Banku rachunki bieżące (czekowe).

Udziela wszelkich wyjaśnień i porad w sprawach kredytu komunalnego.

Bank sprzedaje i przyjmuje zapisy na

6% OBLIGACJE WŁASNE I EMISJI.

Obligacje dopuszczone są do obrotu na Giełdzie Warszawskiej.

Obligacje są wypuszczone na okaziciela w odcinkach po 1.000, 5.000, 10.000, 25.000, 50.000 i 100.000 marek polskich.

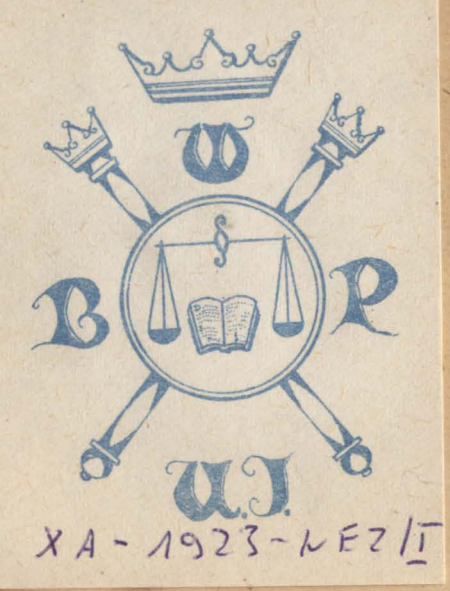
Kupony płatne 1 maja i 1 listopada.

Obligacje Banku przyjmowane są jako kaucje przy rządowych zamówieniach i dostawach, oraz na zabezpieczenie wpływu akcyzy i ceł podług wartości, jaką ustanowi Minister Skarbu.

W obligacjach Banku mogą być lokowane kapitały Związków Samorządowych, Kas Oszczędności państwowych i komunalnych, kapitały instytucji społecznych i kulturalnych, sumy małoletnich i wogóle te kapitały, które podług przepisów prawa muszą być lokowane w papierach procentowych państwowych lub gwarantowane przez państwo (§ 12 Statutu).

Obligacje są zabezpieczone majątkiem i dochodami Samorządów oraz majątkiem i kapitałami Banku.

Nabycie obligacji stanowi lokatę dobrą i pewną, przyczynia się do rozbudowy gospodarczej Samorządów, a przeto i do polepszenia warunków bytu ludności Państwa.



XA-1923-NEZ/I

Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych

BIBLJOTEKA
Państwowej Szkoły Przemysłowej
w Krakowie.

WPS–4.006

BIBLIOTEKA KOMUNALNA WENDEGO

POD REDAKCJĄ

WŁ. WAKARA, Inż. M. WŁ. NESTOROWICZA, Dr. H. LE BRUNA,
WŁ. KORSAKA i T. HOŁÓWKI

ZBIÓR USTAW I ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH

ZEBRAŁ

INŻ. M. WŁ. NESTOROWICZ

ZBIÓR USTAW I ROZPORZĄDZEŃ DROGOWYCH

wydanych do dnia 1 stycznia 1923 r.

ZEBRAŁ

INŻ. MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ

DYREKTOR DEPARTAMENTU DROGOWEGO
- MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH -



BIBLJOTEKA
państw. szkoły przemysłowej
w KRAKOWIE.

11709/I

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806167578

BIBLJOTEKA
Państwowej Szkoły Przemysłowej
w Krakowie.

WARSZAWA — E. WENDE I S-KA
(TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „IGNIS" SP. AKC.)
POZNAŃ: FISZER i MAJEWSKI, ŁÓDŹ i KATOWICE: LUDWIK FISZER,
TORUŃ i SIEDLCE: TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „IGNIS".

BIBLIOTEKA JAGELLOŃSKA
DUBLET

DRUK W. MAŚLANKIEWICZA, WARSZAWA, NOWOGRODZKA 17.

Przedmowa.

Trudności wydawnicze nie pozwoliły na umieszczenie w książce niżej podpisanego „Sprawa drogowa w Polsce", wydanej nakładem firmy wydawniczej „Wende i S-ka" jako jeden z tomów „Bibljoteki komunalnej Wendego" wszystkich ustaw i rozporządzeń władz polskich od czasu wskrzeszenia Rzeczypospolitej. Ustawy i rozporządzenia te są rozproszone w „Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej", „Monitorze Polskim" i „Robotach Publicznych" — organie urzędowym Ministerstwa Robót Publicznych; niektóre rozporządzenia nie były nawet ogłaszane w żadnym z wymienionych organów.

Dla ogarnięcia całokształtu przepisów, obowiązujących w sprawach drogowych, zachodzi potrzeba zebrania i zestawienia w jednej książce wszystkich ustaw i rozporządzeń, wydanych w tym zakresie przez władze polskie.

Możność tego nastąpiła obecnie, dzięki czemu książka niniejsza, zawierająca wszystkie ustawy i rozporządzenia w sprawach drogowych, wydane od 11 listopada 1918 r. do 1 stycznia 1923 roku, stanowić będzie wyczerpujące uzupełnienie „Sprawy drogowej w Polsce".

Ponieważ ustawodawstwo i administracja drogowa w dalszym ciągu będą się rozwijać i rozszerzać, w przyszłości niniejszy „Zbiór ustaw i rozporządzeń w sprawach drogowych" uzupełniany będzie stale przez roczniki, w których zebrane będą ustawy i rozporządzenia wydane w ciągu ubiegłego roku.

Tytuły ustaw i rozporządzeń w „Zbiorze" drukowane są tłustym drukiem, tekst — garmontem, wszelkie zaś skróty i streszczenia — petitem.

Warszawa, w styczniu 1923 r.

Inż. M. Nestorowicz.

I.

Ustawy i dekrety.

1. Ustawa z dnia 29 kwietnia 1919 r. o organizacji i zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych.

(Dziennik Praw Nr. 39/19 r. poz. 283).

Art. 1. Do zakresu działania Ministerstwa Robót Publicznych, utworzonego dekretem Naczelnika Państwa z 16 stycznia 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 8 poz. 118) należą następujące sprawy:

1) budownictwo wodne, a w szczególności: budowa i utrzymanie dróg wodnych śródziemnych, regulacja rzek spławnych i granicznych, budowa i utrzymanie portów i przystani rzecznych, żegluga śródziemna, regulacja rzek niespławnych, budowa zbiorników wody, kataster sił wodnych, państwowe stacje doświadczalne wodne, zużytkowanie sił wodnych dla uzyskania energji elektrycznej, meljoracje pierwszorzędne, zabudowanie potoków górskich, współdziałanie w meljoracjach rolnych i opinjowanie odnośnych projektów, nadzór nad gospodarką wodną organów samorządowych i osób prywatnych;

2) budowa i utrzymanie publicznych dróg kołowych i mostów, tudzież nadzór nad gospodarką drogową organów samorządowych;

3) budowa, utrzymanie i zarząd wszelkich budynków państwowych z wyjątkiem kolejowych, górniczych i strategicznych, nadzór nad gospodarką budowlaną organów samorządowych i instytucji o charakterze publicznym;

4) osadnictwo ludzkie, a w szczególności regulacja i zabudowanie miast, wsi i zdrojowisk, kanalizacja i wodociągi, polityka budowlana;

5) odbudowa osad, zniszczonych przez wojnę i klęski elementarne;

6) pomiary ogólne kraju i szczegółowe zdjęcia geometryczne dla sporządzenia map katastralnych, poszukiwanie i badanie materjałów budowlanych;

7) popieranie ruchu turystycznego;

8) ogólna administracja i policja techniczna, z wyjątkiem policji kolejowej, górniczej i przemysłowej, wydawanie zezwoleń administracyjno-technicznych, wydawanie przepisów budowlanych w interesie dobra i bezpieczeństwa publicznego, wreszcie przygotowanie projektów ustawodawczych w powyższych sprawach technicznych;

9) współdziałanie z innemi ministerstwani w sprawach technicznych a mianowicie:

a) z Ministerstwem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w organizacji szkolnictwa technicznego i zawodowego,

b) z Miuisterstwem Przemysłu i Handlu w sprawach patentowych, miar i wag tudzież elektryfikacji kraju,

c) z Ministerstwem Zdrowia w sprawach osiedleńczo-mieszkaniowych i hygienicznych.

Art. 2. Jako druga instancja w sprawach technicznych, należących do zakresu działania Ministerstwa Robót Publicznych, będą utworzone okręgowe Dyrekcje robót publicznych.

Art. 3. Wewnętrzną organizację Ministerstwa Robót Publicznych, tudzież organizację podległych mu urzędów technicznych przeprowadzi Minister Robót Publicznych w granicach budżetu oraz na podstawie etatu płac i osób przez Sejm uchwalonego.

Art. 4. Dla prowadzenia polityki gospodarczej w dziedzinie robót publicznych utworzona będzie, jako organ doradczy Ministerstwa Robót Publicznych, państwowa Rada techniczna, w skład której wejdą wybitni specjaliści fachowi oraz przedstawiciele wyższych szkół technicznych, instytucji fachowych, stowarzyszeń technicznych, ciał samorządnych, organizacji społecznych i Ministerstw interesowanych.

Skład tej Rady uchwali Rada Ministrów na wniosek Ministra Robót Publicznych.

Nadto Minister Robót Publicznych może powoływać w miarę potrzeby specjalne komitety fachowe dla zaopinjowania ważniejszych projektów technicznych i ustaw, przedkładanych Sejmowi.

Art. 5. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Sprzeczne z tą ustawą dekrety i rozporządzenia tracą moc obowiązującą.

Art. 6. Wykonanie tej ustawy porucza się Ministrowi Robót Publicznych i Ministrom interesowanym.

Marszałek:
Trąmpczyński
Prezydent Ministrów:
w z. *S. Wojciechowski*
Minister Robót Publicznych:
Pruchnik
Minister Wyznań Religijnych
i Oświecenia Publicznego:
J. Łukasiewicz
Minister Przemysłu i Handlu:
Hącia
Minister Zdrowia:
Janiszewski.

2. Dekret w przedmiocie tymczasowych przepisów o zarządzie drogami kołowemi.

(Dz. Pr. Nr. 14/19 r. poz. 149).

Art. 1. Wszystkie drogi kołowe w Państwie Polskiem znajdują się pod zwierzchnim zarządem Ministerstwa Robót Publicznych.

Art. 2. Zarząd drogami kołowemi na ziemiach b. zaboru rosyjskiego organizuje Minister Robót Publicznych na zasadach, wyszczególnionych w punktach 4—9.

Art. 3. Dla b. zaboru austrjacko-węgierskiego ustanawia się tymczasowy Zarząd Dzielnicowy dróg kołowych, który obejmie czynności obecnego Departamentu dróg i mostów b. Namiestnictwa we Lwowie, oraz czynności Oddziału drogowego b. Wydziału Krajowego we Lwowie.

Minister Robót Publicznych upoważniony zostaje do ustanawiania w razie potrzeby Zarządów Dzielnicowych na innych terenach Państwa. Etaty i zakres działalności Zarządów Dzielnicowych określi Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami Skarbu i Spraw Wewnętrznych.

Art. 4. Wszystkie drogi kołowe pod względem administracyjnym dzielą się na dwie kategorje: a) powiatowe i b) gminne; podział dróg bitych na państwowe i powiatowe kasuje się i wszystkie b. drogi państwowe zalicza się do kategorji dróg powiatowych.

Art. 5. Drogami powiatowemi zarządzają bezpośrednio organy

samorządu powiatowego. Drogami gminnemi zarządzają bezpośrednio organy samorządu gminnego.

Art. 6. Dla wykonania robót na drogach powiatowych i dla nadzoru nad stanem dróg gminnych i technicznego kierownictwa gospodarką na tychże drogach Minister Robót Publicznych przydziela do wydziałów powiatowych inżynierów i techników, którzy są urzędnikami państwowymi.

Art. 7. Drogomistrze i niższy personel drogowy: dozorcy dróżnicy i t. p. mianowani są przez organy samorządu miejscowego w porozumieniu z inżynierami drogowymi i korzystają z praw, przysługujących pracownikom komunalnym.

Art. 8. Nadzór państwowy nad działalnością samorządów powiatowych i gminnych w dziedzinie gospodarki drogowej powierza się okręgowym inspektorom drogowym, mianowanym przez Ministra Robót Publicznych.

Liczbę inspektorów okręgowych i podział na okręgi ustanawia Minister Robót Publicznych.

Inspektor okręgowy wydaje zarządzenia w zakresie swej kompetencji w porozumieniu z miejscowym Urzędem powiatowym administracji ogólnej.

Art. 9. Na utrzymanie dróg kołowych w b. zaborze rosyjskim składają się przedewszystkiem sumy przeznaczone przez samorządy na cele drogowe i opłaty drogowe istniejące; ciężar utrzymania dróg bitych powiatowych rozkłada się zresztą pomiędzy adjacentów, samorząd powiatowy i państwo w sposób następujący: 20% kosztu utrzymania ponoszą adjacenci, 50% — samorząd powiatowy, 30% — państwo. W innych zaborach utrzymują się nadal te źródła środków pieniężnych, jakie na cele drogowe dotychczas te dzielnice posiadały.

Art. 10. Do czasu wydania jednej ustawy drogowej dla całego Państwa w każdej dzielnicy obowiązują nadal dawniejsze ustawy i przepisy względem poszczególnych kategorji dróg ze zmianami wynikającemi z niniejszego dekretu: dla b. zaboru rosyjskiego, wydane przez b. rząd rosyjski i b. rząd okupacyjny niemiecki, dla b. zaboru austrjackiego przez b. rząd austrjackim i dla b. zaboru pruskiego przez rząd pruski.

Art. 11. W celu opracowania programu polityki drogowej i budżetu oraz wydawania opinji o ważniejszych przedsięwzięciach Ministerstwa z zakresu dróg kołowych przy Wydziale dróg kołowych Ministerstwa Robót Publicznych tworzy się Komitet drogowy.

Do składu Komitetu wchodzą przedstawiciele zainteresowanych Ministerstw, przedstawiciele instytucji samorządowych, społecznych i zawodowych, rzeczoznawcy oraz z urzędu — przedstawiciele administracji dróg kołowych.

Regulamin Komitetu opracuje i wyda Minister Robót Publicznych.

Art. 12. Minister Robót Publicznych zostaje upoważniony do zorganizowania administracji dróg kołowych jednolitej dla całego Państwa, tudzież do wydania wszelkich rozporządzeń i przepisów wykonawczych do niniejszego dekretu.

Art. 13. Wykonanie niniejszego dekretu poleca się Ministrowi Robót Publicznych.

Dan w Warszawie, dnia 7 lutego 1919 r.

Naczelnik Państwa:
(—) *J. Piłsudski*

Prezydent Ministrów:
(—) *I. J. Paderewski*

Minister Robót Publicznych:
(—) *Pruchnik.*

UWAGA. Dekret powyższy w okresie przejściowym przed utworzeniem samorządu wojewódzkiego obowiązuje tylko częściowo (p. Ustawa drogowa z 10. XII. 1920 r.).

3. Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

(Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 6/21 r. poz. 32).

I. Postanowienia ogólne.

Art. 1. Drogi publiczne dzielą się na następujące kategorje:

1) drogi państwowe, mające znaczenie ogólno-państwowe i uznane za takie przez Sejm;

2) drogi wojewódzkie, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla województw i zaliczone do tej kategorji przez uchwałę wojewódzkiego związku samorządowego;

3) drogi powiatowe, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla powiatów i zaliczone do tej kategorji przez uchwałę powiatowego związku samorządowego;

4) drogi gminne, do których należą drogi publiczne nie zaliczone do jednej z trzech poprzednich kategorji, a uznane za drogi gminne uchwałą rady gminnej, względnie miejskiej, oraz ulice i place miejskie, trybem powyższym za drogi gminne uznane.

Art. 2. O ile droga, niezbędna dla komunikacji publicznej, nie zostanie zaliczona do kategorji dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych (art. 1, 1:2, 3, 4) zarządzi Ministerstwo Robót Publicznych po porozumieniu się z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych przekazanie danej drogi właściwemu związkowi samorządowemu, a związek ten obowiązany będzie objąć tę drogę i utrzymywać ją własnym kosztem.

Art. 3. Wszelkie urządzenia, które znajdują się na torze jezdnym lub tuż obok niego, jak: mosty, tamy, nasypy, rowy, place składowe na materjały drogowe, budynki drogowe i t. p. stanowią przynależność drogi publicznej.

Art. 4. Budowa nowej drogi, przenoszenie całej drogi, jej odcinków lub mostów z jednej kategorji do drugiej, jako też zaniechanie drogi następuje na mocy:

1) uchwały sejmowej, co do dróg państwowych;

2) uchwały wojewódzkiego związku samorządowego, co do dróg wojewódzkich;

3) uchwały powiatowego związku samorządowego, co do dróg powiatowych;

4) uchwały rady gminnej, zatwierdzonej przez wydział powiatowy, co do dróg gminnych.

Postanowienia te nie odnoszą się do częściowego zaniechania drogi w celu ulepszenia trasy drogi.

Grunt, pozostały po zaniechanej drodze, a niepotrzebny dla celów drogowych, mają prawo nabyć właściciele przyległych nieruchomości po cenie szacunkowej; jeżeli zaś kupno nie dojdzie do skutku w ciągu jednego roku, grunt ten będzie sprzedany przez licytację. Kwota ze sprzedaży uzyskana wpływa do funduszu odnośnej kategorji dróg.

Art. 5. Grunty stale lub czasowo potrzebne do budowy i utrzymania dróg, wraz ze znajdującemi się na nich budowlami, oraz materjały, niezbędne do budowy i utrzymania dróg, mogą być nabyte w drodze wywłaszczenia względnie czasowo zajęte.

Orzeczenie o potrzebie, przedmiocie i rozciągłości wywłaszczenia względnie czasowego zajęcia, zawierające także określenie wysokości wynagrodzenia za przedmiot wywłaszczany, na podstawie oszacowania niezainteresowanych rzeczoznawców wydać ma właściwa władza administracyjna drugiej instancji.

Strona interesowana, która czuje się pokrzywdzoną wynagrodzeniem, oznaczonem przez władzę administracyjną w orzeczeniu

wywłaszczającem, może w terminie 30-dniowym do dnia doręczenia orzeczenia udać się do właściwego sądu o oznaczenie wysokości wynagrodzenia w drodze postępowania sądowego. Orzeczenie wywłaszczające nadaje jednak zarządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wywłaszczonego, jeżeli złoży do depozytu sądowego wynagrodzenie, oznaczone w orzeczeniu władzy administracyjnej.

Art. 6. W razie potrzeby przeprowadzenia pomiarów do budowy dróg i mostów na gruntach prywatnych odnośne zarządy drogowe mają otrzymać od władz administracyjnych pierwszej instancji upoważnienie do wykonania tych prac na gruntach prywatnych za wynagrodzeniem istotnych szkód, wyrządzonych w czasie dokonywania pomiarów.

Art. 7. Przy budowie i utrzymaniu mostów, przepustów i innych urządzeń wodnych, zarząd drogi winien zastosować się do postanowień ustaw wodnych.

Jeżeli droga publiczna prowadzi groblą ochronną, zarząd drogowy obowiązany jest utrzymywać groblę w przepisanej wysokości.

Art. 8. Ustawa niniejsza nie narusza praw i obowiązków, opartych na umowach, lub na innych tytułach prawnych, co do dróg wszelkich kategorji.

II. Administracja drogowa.

Art. 9. Ogólna polityka drogowa, zarząd dróg państwowych, zwierzchni nadzór nad stanem istniejących i budową nowych dróg publicznych wszystkich kategorji oraz nad gospodarką drogową pod względem technicznym i administracyjnym należy do Ministerstwa Robót Publicznych. Nadzór administracyjny na drogach samorządowych wykonywać będzie Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych.

Art. 10. Budowę i utrzymanie dróg państwowych wykonywa Ministerstwo Robót Publicznych bądź przez własne organy, bądź też przekazuje te zadania związkom samorządowym wraz z odpowiedniemi funduszami po uprzedniem porozumieniu się z wymienionemi związkami.

Art. 11. Budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych, wykonywa w zasadzie związek samorządowy wojewódzki przez własną służbę drogową, lub przy pomocy organów państwowych po porozumieniu się z Ministerstwem Robót Publicznych.

Za przyzwoleniem Ministra Robót Publicznych mogą związki samorządowe wojewódzkie przekazywać budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych wraz z odpowiedniemi funduszami powiatowym związkom samorządowym.

Art. 12. Budowa i utrzymanie dróg gminnych należy do powiatowego związku samorządowego, który je wykonywa w ramach budżetu poszczególnych gmin i z uwzględnieniem ich żądań, bądź też przekazuje je gminom do wykonania.

Budowę i utrzymanie ulic i placów w obrębie miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk, wykonywać będzie właściwy samorząd gminny.

Art. 13. Budowa i utrzymanie odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez miasta, osady wiejskie, uzdrowiska i zdrojowiska, mogą być przekazywane tym ostatnim po porozumieniu się z niemi.

Budowę i utrzymanie dróg dojazdowych do stacji kolejowych i przystani, wykonywać będą: Państwo, związki samorządowe wojewódzkie lub powiatowe, tudzież gminy, zależnie od tego, z jaką drogą (państwową, wojewódzką, powiatową czy też gminną) łączy się dana stacja lub przystań.

Art. 14. O ile zostanie stwierdzone, iż gospodarkę drogową prowadzi się przez związki samorządowe wadliwie, lub niedbale, mogą wyższe instancje związków samorządowych, względnie Ministerstwo Robót Publicznych przejąć gospodarkę drogową wraz z odpowiedniemi funduszami i prowadzić ją na rachunek odnośnych związków samorządowych.

Decyzja w tym przedmiocie należy:

a) co do dróg gminnych, zarządzanych przez gminy, do powiatowego związku samorządowego;

b) co do dróg powiatowych i gminnych, zarządzanych przez powiatowy związek samorządowy, do wojewódzkiego związku samorządowego;

c) co do dróg wojewódzkich i powiatowych zarządzanych przez wojewódzki związek samorządowy, do Ministerstwa Robót Publicznych.

Art. 15. Poszczególne wojewódzkie związki samorządowe mogą wydawać w granicach ustawy niniejszej w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych szczegółowe przepisy o budowie i utrzymywaniu dróg, obowiązujące powiatowe związki samorządowe i gminy w obrębie województwa.

Art. 16. Organizacja jednolitego zarządu wszystkich dróg samorządowych w obrębie województwa w granicach przepisów ustawy niniejszej należy do właściwego wojewódzkiego związku samorządowego. Na terenie jednego powiatu nie może być więcej, niż jeden samorządowy zarząd drogowy. Przepis ten nie dotyczy gmin miejskich, wydzielonych z powiatów.

Art. 17. Powoływana przez związki samorządowe służba drogowa winna posiadać odpowiednie kwalifikacje, które określi Ministerstwo Robót Publicznych.

Art. 18. Odwołania od uchwał i zarządzeń, wydanych w myśl przepisów ustawy niniejszej przez związki samorządowe, względnie przez władze administracyjne państwowe, winny być w ciągu dni 30 od dnia ogłoszenia lub doręczenia wnoszone do tej władzy, która uchwałę lub zarządzenie wydała.

Jeżeli władza, która uchwałę względnie zarządzenie wydała, uzna odwołanie za słuszne, wówczas może zmienić swą pierwotną decyzję; w przeciwnym razie przedkłada sprawę wyższej instancji.

Decyzja ostateczna w tych razach, o ile ustawa niniejsza inaczej nie stanowi, należy do Ministerstwa Robót Publicznych. Przedstawienie przeciw zarządzeniu pierwszej instancji, którego wykonanie w interesie bezpieczeństwa publicznego jest pilne, niema mocy wstrzymującej.

Spory pomiędzy władzami powołanemi do budowy i zarządu dróg w myśl przepisów ustawy niniejszej, rozstrzyga ostatecznie Ministerstwo Robót Publicznych.

Przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do spraw, przewidzianych w artykule 5.

III. Koszty budowy i utrzymania dróg.

Art. 19. Koszty budowy i utrzymania dróg państwowych ponosi Skarb Państwa. O ile w myśl art. 10 ustawy niniejszej budowa i utrzymanie dróg państwowych powierzone zostaną wojewódzkiemu lub powiatowemu związkowi samorządowemu, wówczas Ministerstwo Robót Publicznych przekaże pomienionym związkom samorządowym fundusze, na ten cel przeznaczone.

Budowa i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych dokonywa się z funduszów wojewódzkiego, względnie powiatowego związku samorządowego. Fundusze te tworzą się ze źródeł ogólnosamorządowych, bądź też z opłat specjalnych na ten cel przezna-

czonych, a uchwalonych przez wojewódzkie, względnie powiatowe związki samorządowe.

Budowa i utrzymanie dróg gminnych dokonywa się na koszt gminy na podstawie uchwały rady gminnej lub miejskiej.

Art. 20. Koszty budowy i utrzymania dróg dojazdowych do stacji kolejowych i przystani pokrywane będą w dwóch trzecich częściach przez właściwy zarząd drogowy, a w jednej trzeciej części przez przedsiębiorstwo kolejowe, lub zarząd drogi wodnej.

Koszty budowy i utrzymania odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, przechodzących przez miasta i osady miejskie, uzdrowiska i zdrojowiska, ponosi Skarb Państwa, względnie właściwy związek samorządowy, o ile odcinki te nie były dotąd utrzymywane przez miejscowe gminy.

Art. 21. Fundusze samorządowe na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych mogą być zasilane przez zapomogi, udzielane ze Skarbu Państwa.

Zapomogi udzielane będą na zasadach, określonych w przepisach wykonawczych do niniejszej ustawy, przy równomiernem uwzględnieniu wszystkich dzielnic.

Art. 22. W celu utworzenia kredytu na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych tworzy się drogowy fundusz pożyczkowy, z którego mogą być udzielane pożyczki na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, według zasad, które ustalone będą w przepisach wykonawczych do niniejszej ustawy.

Fundusz ten tworzy się z kwot corocznie wstawionych do budżetu państwowego. Do funduszu tego wpływać będą zwroty pożyczek, udzielonych ze Skarbu Państwa związkom samorządowym na budowę i utrzymanie dróg.

Art. 23. Otrzymujący z budowy lub utrzymania dróg szczególne korzyści, lub też nadmiernie zużywający drogi, jak np. kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa, mogą być pociągani do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg przez Ministerstwo Robót Publicznych na rzecz dróg państwowych, zaś przez odnośne związki samorządowe na rzecz dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, o ile przed tem nie nastąpi dobrowolna w tym względzie ugoda.

Decyzje w tym względzie związków samorządowych mają być zatwierdzone przez Ministerstwo Robót Publicznych, względnie jego

organy drugiej instancji w porozumieniu z interesowanymi ministrami, względnie ich drugiemi instancjami.

Art. 24. Myta na drogach publicznych znosi się bez odszkodowania i odtąd opłaty mytnicze mogą być pobierane na drogach publicznych tylko w razach wyjątkowych na mocy zezwolenia, udzielonego na przeciąg najwyżej dziesięciu lat przez Ministra Robót Publicznych co do dróg państwowych, względnie uchwałą związku samorządowego, zatwierdzoną przez Ministerstwo Robót Publicznych, co do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Postanowienia tego artykułu nie obejmuje opłat t. zw. „kopytkowych“, pobieranych na korzyść gmin miejskich przy wjeździe do miast oraz opłat przewozowych na rzekach.

Art. 25. W celu budowy i utrzymania pewnych dróg samorządowych, o ile to leży w interesie publicznym, lecz przekracza siły finansowe danego związku samorządowego, lub też o ile te drogi nie zostały objęte programem budowy dróg tegoż związku, mogą powstawać spółki drogowe. Członkami spółek mogą być zarówno osoby fizyczne, jak i prawne.

Art. 26. Spółki drogowe mogą powstać dobrowolnie za zgodą wszystkich interesowanych lub przy braku zgody przymusowo na żądanie grupy osób interesowanych, którzy zobowiążą się do poniesienia przynajmniej dwóch trzecich części kosztów budowy i utrzymania drogi. Spółki mają charakter osoby prawnej i mają prawo ściągania opłat od członków w drodze egzekucji administracyjnej.

Art. 27. Zatwierdzanie statutów spółek drogowych według statutu wzorowego, który wyda Minister Robót Publicznych, orzekanie w przedmiocie zakładania i rozwiązywania spółek przymusowych i zmian statutów oraz bezpośredni nadzór nad działalnością spółek drogowych należy do powiatowego związku samorządowego.

IV. Świadczenia drogowe w naturze.

Art. 28. Do robót na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych w razie zagrożenia lub przerwania komunikacji, spowodowanego wypadkami żywiołowemi, jak: zaspy śnieżne, powodzie, usuwiska, może być zarządzone przez organy administracyjne państwowe pierwszej instancji, a w wypadkach nagłych przez władze gminne, przymusowe dostarczenie środków przewozowych i robocizny za opłatą z właściwego funduszu drogowego,

ustaloną przez wydział powiatowy względnie magistrat w miastach wydzielonych z powiatów.

Art. 29. Dla budowy i utrzymania dróg gminnych mogą rady gminne, względnie miejskie, oprócz opłat w gotówce uchwalać obowiązkowe dla mieszkańców gmin świadczenia drogowe w robociźnie pieszej i środkach przewozowych.

Art. 30. Do świadczeń drogowych w naturze mogą być pociągani wszyscy mieszkańcy gmin, opłacający podatki bezpośrednie, w stosunku do wysokości opłacanych przez nich podatków bezpośrednich.

Art. 31. Świadczenia drogowe w naturze może gmina na zasadzie uchwały rady gminnej, względnie miejskiej, zatwierdzonej przez samorządową władzę nadzorczą, zastąpić opłatą w wysokości, pokrywającej koszty najmu robocizny pieszej lub środków przewozowych.

Art. 32. Świadczenia drogowe w naturze mogą polegać:

1) na odrobieniu pewnej liczby dni roboczych pieszych lub dostarczeniu środków przewozowych na czas określony, albo

2) na wykonaniu pewnej ilości roboty lub dostawy materjałów.

Do dostarczenia środków przewozowych mogą być pociągnięci tylko posiadacze środków przewozowych (podwód, samochodów, traktorów i t. p.).

Art. 33. Od świadczeń powyższych zwolnione są następujące osoby i instytucje:

1) osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności, co do środków przewozowych, przeznaczonych do ich urzędowego użytku;

2) zakłady i urzędy państwowe i samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych;

3) posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty, co do tych środków przewozowych;

4) instytucje użyteczności publicznej, jak zakłady dezynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie ratunkowe oraz straże ochotnicze co do środków przewozowych niezbędnych dla ich działalności;

5) stadniny, stacje ogierów i źrebięciarnie państwowe;

6) posiadacze licencjonowanych ogierów i klaczy używanych tylko w celach hodowlanych, klaczy wysoko źrebnych i klaczy ze źrebiętami ssącemi w okresie dwóch miesięcy, co do tych ogierów i klaczy;

7) posiadacze koni, stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

V. Postanowienia końcowe.

Art. 34. W okresie przejściowym do chwili objęcia odnośnych kategorji dróg przez właściwy zarząd, pozostają drogi w dotychczasowym zarządzie i są utrzymywane na koszt tegoż zarządu według ustaw dotychczasowych.

Przepisy co do sposobu i terminu objęcia dróg wraz z ich przynależnościami i inwentarzem przez właściwe zarządy wyda Minister Robót Publicznych.

Art. 35. Jako drogi państwowe uznaje się drogi, wymienione w załączonym do ustawy niniejszej wykazie.

Uchwały co do ustalenia sieci dróg wojewódzkich powezmą związki samorządowe wojewódzkie w ciągu sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy niniejszej.

O ile do tego czasu nie zorganizują się samorządowe związki wojewódzkie, uchwały te powezmą odnośne rady wojewódzkie, powstałe na mocy ustawy tymczasowej z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych drugiej instancji (Dz. Ust. Nr. 65, poz. 395), a w b. Galicji Tymczasowy Wydział Samorządowy, utworzony ustawą z dnia 30 stycznia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 11, poz. 61.

Art. 36. Uchwały co do ustalenia sieci dróg powiatowych i gminnych powezmą powiatowe związki samorządowe i rady gminne wiejskie, względnie miejskie, w ciągu roku od dnia wejścia w życie ustawy niniejszej.

Art. 37. Znajdujące się na terenie b. zaboru pruskiego drogi, uznane za drogi państwowe (art. 35), przekazuje się po myśli art. 10 ustawy niniejszej wraz z funduszami potrzebnemi na budowę i utrzymanie, wojewódzkim związkom samorządowym tego zaboru.

Fundusze te będą przyznawane wojewódzkim związkom samorządowym corocznie ryczałtowo i obliczane podług przeciętnego rzeczywistego kosztu budowy lub utrzymania jednego kilometra drogi.

Wysokość sum przyznawanych przez Skarb Państwa województwom położonym na terenie b. zaboru pruskiego, na budowę i utrzymanie dróg państwowych oraz zasiłków na budowę i utrzymanie dróg publicznych innych kategorji, nie może być mniejsza od sumy, otrzymywanej dotychczas przez województwa w postaci

renty na zasadzie ustaw pruskich z dnia 8 lipca 1875 r. i 2 czerwca 1902 r., tudzież rozporządzenia z dnia 22 czerwca 1902 r., zwiększonej odpowiednio do wzrostu cen.

Art. 38. Zakres działania wojewódzkich, powiatowych i gminnych związków samorządowych na terenie b. zaboru pruskiego w dziedzinie gospodarki drogowej, pozostaje niezmieniony aż do czasu wejścia w życie obowiązujących całe Państwo ustaw o samorządzie.

Uprawnienia przysługujące po myśli art. 9 niniejszej ustawy Ministrowi Robót Publicznych, wykonywa na terenie b. dzielnicy pruskiej Minister tej dzielnicy aż do czasu przekazania tego działu administracji Ministrowi Robót Publicznych.

Art. 39. Dotychczas obowiązujące na obszarze Rzeczypospolitej ustawy oraz przepisy o budowie i utrzymaniu dróg tracą moc, o ile są sprzeczne z ustawą niniejszą, z wyjątkiem Śląska Cieszyńskiego, w którym obowiązuje ustawa konstytucyjna z dnia 15 lipca 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 73 poz. 497).

Art. 40. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Art. 41. Wykonanie ustawy niniejszej powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Kolei Żelaznych i Skarbu, oraz Ministrowi b. Dzielnicy Pruskiej.

Marszałek:
Trąmpczyński
Prezydent Ministrów:
Witos
Minister Robót Publicznych:
w z. *Rybczyński*
Minister Spraw Wewnętrznych:
L. Skulski
Minister Spraw Wojsk.:
w z. *De Henning-Michaelis*
Minister Kolei Żelaznych:
w z. *J. Eberhardt*
Minister Skarbu:
Steczkowski
Minister b. Dzielnicy Pruskiej:
W. Kucharski.

ZAŁĄCZNIK DO USTAWY
o budowie i utrzymaniu dróg publicznych
w Rzeczypospolitej Polskiej.

Wykaz dróg państwowych.

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość km.
	I. Drogi magistralne, łączące stolicę Państwa z granicami lub kresami.	
1.	Warszawa — Radom — Bzin — Kielce — Miechów — Kraków — Myślenice — Nowy Targ — Zakopane	420
	Z odnogami:	
	a) Kielce — Częstochowa — Herby . . .	130
	b) Miechów — Będzin	70
	c) Izdebnik — Biała	59
2.	(Warszawa) Falenty — Rawa — Piotrków — Częstochowa — Będzin	269
3.	Warszawa — Sochaczew — Łowicz — Kutno — Kostrzyn — Poznań — Pniewy — Skwirzyna (w kierunku na Berlin) .	412
	Z odnogami:	
	a) Łowicz — Zgierz — Łódź — Sieradz — Kalisz — Ostrów — Krotoszyn — Rawicz	274
	b) Poznań — Kościan	46
4.	Warszawa — Modlin — Płońsk — Sierpc — Rypin — Gołąb — Grudziądz — Tczew — Kościerzyna — Puck . . .	457
	Z odnogami:	
	a) Sierpc — Płock — Kutno	85
	b) Reda — Soboty	24
	c) Pilczyn — Krokowo	18
5.	Warszawa — Szelków — Ostrołęka — Łomża — Świdry — Augustów — Suwałki — Szypliszki (na Kowno) . . .	302
	Z odnogami:	
	a) Ostrołęka — Myszyniec — Rozogi . . .	50
	b) Augustów — Grodno	61
6.	Warszawa — Zambrów — Białystok — Grodno (Wilno) .	261
	Z odnogami:	
	a) Zambrów — Bielsk — Hajnówka . . .	105
	b) Białystok — Bielsk — Kleszczele . . .	65
	c) Białystok — Gródek	35

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość km.
7.	Warszawa — Miłosna — Siedlce — Brześć Litewski (w kierunku na Moskwę)	188
8.	(Warszawa) Miłosna — Moszczanka — Lublin — Zamość — Bełżec — Żółkiew — Lwów — Złoczów — Tarnopol — Kopyczyńce — Czortków — Berestek — Zaleszczyki — Okopy św. Trójcy	684
	Z odnogami:	
	a) Kurów — Puławy — Radom	73
	b) Piaski — Chełm — Hrubieszów	99
	c) Krasnystaw — Chełm — Włodawa . . .	80
	d) Żółkiew — Sokal (na Włodzimierz Wołyński) .	52
	e) Cwow — Stojanów (na Łuck)	75
	f) Złoczów — Brody (na Równe)	46
	g) Tarnopol — Podwołoczyska	40
	h) Kopyczyńce — Husiatyn	23
	Razem . .	4 503
	II. Drogi magistralne, przechodzące z południa na północ.	
9.	(Wrocław) Rawicz — Kościan — Pniewy — Ujście — (Piła) .	217
10.	(Byczyna) Kępno — Ostrów — Poznań — Nakło — Chojnice — Kościerzyna	414
	Z odnogami:	
	a) Chojnice — Świecie — Chełmno	78
	b) Chojnice — Tczew	95
11.	Kostrzyń — Gniezno — Inowrocław — Bydgoszcz — Świecie — Grudziądz	178
	Z odnogą:	
	Inowrocław — Toruń	34
12.	Kalisz — Koło — Włocławek — Sierpc — Mława . .	241
13.	Muszyna (Krynica) Grybów — Tarnów — Szczucin — Busk — Kielce — Ruda Maleniecka	248
14.	Zgierz — Krośniewice — Włocławek — Toruń — Chełmno — Grudziądz	274
15.	Sochaczew — Płońsk — Przasnysz — Chorzele (na Wielbrok) .	145
16.	Kraśnik — Lublin — Kock — Radzyń — Siedlce — Zambrów — Łomża	289
	Z odnogami:	
	a) Kock — Moszczanka — Dęblin	42
	b) Radzyń — Wisznice — Sławatycze . . .	68

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość km.
17.	Jabłonica — Delatyń — Stanisławów — Kurowice . .	210
	Z odnogami:	
	a) Delatyń — Kołomyja — Berestek . . .	100
	b) Kołomyja — Śniatyń	40
	Razem . .	2.670
	III. Drogi magistralne, przechodzące z zachodu na wschód.	
18.	Zwardoń — Żywiec — Sucha — Sanok — Chyrów — Sambor — Drohobycz — Stryj — Dolina — Stanisławów — Buczacz — Czortków	644
	Z odnogami:	
	a) Żywiec — Biała	20
	b) Miejsce Piastowe — Dukla — Przełęcz-Dukielska .	30
	c) Lisko — Cisna	47
	d) St. Sambor — Turka — Użok	58
	e) Stryj — Klimiec	80
	f) Dolina — Wyszków	45
	g) Buczacz — Strusów	38
19.	Biała — Zator — Kraków — Tarnów — Pilzno — Jarosław — Radymno — Lwów	419
	Z odnogami:	
	a) Zator — Będzin	59
	b) Pilzno — Jasło	32
	c) Jarosław — Sandomierz	105
	d) Jarosław — Bełżec	68
	e) Radymno — Przemyśl — Chyrów . . .	50
	f) Lwów — Sambor	71
	g) Lwów — Drohobycz	74
	h) Lwów — Stryj	67
20	(Wrocław) Syców — Kępno — Wieluń — Piotrków — Ruda Maleniecka — Bzin — Ożarów — Kraśnik — Zamość — Hrubieszów — Uściług (na Łuck i Korzec)	531
	Z odnogami:	
	a) Sieradz — Wieluń — Częstochowa . . .	110
	b) Piotrków — Chojny (Łódź)	43
	c) Ożarów — Sandomierz — Dębica . . .	110
	d) Szczebrzeszyn — Krzeszów	62

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość km.
21.	(Berlin — Piła) — Nakło — Bydgoszcz — Toruń — Gołąb — Nowe Miasto — Mława — Chorzele — Myszyniec — Kolno — Świdry	481
	Z odnogami:	
	a) Nowe Miasto — Lubawa	15
	b) Mława — Przasnysz — Szelków	65
	Razem . .	3 327
	Ogółem . .	10.500

4. Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów.

(Dz. Ust. Rz. Pol. Nr. 6/21 r. p. 31).

Art. 1. Wprowadza się na okres lat 5 obowiązek dostarczania środków przewozowych, potrzebnych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów według niżej podanych przepisów.

Art. 2. W wypadkach, gdy właściwe organy administracji drogowej nie mogą w drodze dobrowolnej umowy uzyskać niezbędnej ilości środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów, lub gdy posiadacze środków przewozowych żądają za ich wynajęcie zapłaty nadmiernej w stosunku do rzeczywistych kosztów utrzymania środków przewozowych, właściwy starosta zarządzi, na wniosek wymienionych organów po wysłuchaniu opinji sejmiku (rady powiatowej), w miastach zaś, wydzielonych z powiatów, po wysłuchaniu opinji rady miejskiej, przymusowe dostarczenie środków przewozowych za wynagrodzeniem.

Art. 3. Obowiązek dostarczania środków przewozowych nakładać należy na posiadaczy tych środków kolejno, równomiernie i z uwzględnieniem stosunków gospodarczych i zawodowych, w szczególności zaś ilości środków przewozowych oraz powierzchni uprawnych gruntów.

Środków przewozowych nie można żądać od ludności, zamieszkałej w odległości większej niż 15 klm. od miejsca robót, o ile wyjątkowe względy nie nakażą przekroczenia tej odległości.

Art. 4. Obowiązek dostarczania środków przewozowych wykonywa się wyłącznie w naturze.

Obowiązkowi temu podlegają wszyscy posiadacze środków przewozowych z wyjątkiem wskazanych w art. 5.

Art. 5. Od świadczeń powyższych zwolnione są następujące osoby i instytucje:

1) osoby, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytorjalności, co do środków przewozowych, przeznaczonych do ich urzędowego użytku;

2) zakłady i urzędy państwowe i samorządowe, utrzymujące środki przewozowe na podstawie etatów organizacyjnych;

3) posiadacze środków przewozowych, służących do przewożenia poczty, co do tych środków przewozowych;

4) instytucje użyteczności publicznej, jak zakłady dezynfekcyjne, szpitale, pogotowia lekarskie ratunkowe oraz straże ochotnicze, co do środków przewozowych niezbędnych dla ich działalności;

5) stadniny, stacje ogierów i źrebięciarnie państwowe;

6) posiadacze licencjonowanych ogierów i klaczy, używanych tylko w celach hodowlanych, klaczy wysoko źrebnych i klaczy ze źrebiętami ssącemi w okresie dwóch miesięcy, co do tych ogierów i klaczy.

7) posiadacze koni, stale pracujących w kopalniach pod powierzchnią ziemi.

Art. 6. Zarządzenie o przymusowem dostarczaniu środków przewozowych wydaje właściwy starosta (w myśl art. 2) w formie obwieszczeń publicznych w gminach, których mieszkańców pociąga się do świadczenia drogowego.

Zarządzenie to może ustanowić obowiązek dostarczania środków przewozowych na ściśle ograniczony okres czasu lub w celu dokonania pewnych robót. Obowiązek ten może dotyczyć rolników tylko w porze wolnej od robót polnych.

Art. 7. Zarządzenie starosty o przymusowem dostarczaniu środków przewozowych wykonywują właściwe władze gminne lub miejskie.

Władze te sporządzają w terminie określonym przez starostę alfabetyczny wykaz posiadaczy środków przewozowych z podaniem ilości tych środków, które mogą podlegać dostarczeniu we właściwej gminie i podają go do publicznej wiadomości.

Wykaz ten jest podstawą do powoływania przez władze gmin-

ne wiejskie lub miejskie poszczególnych posiadaczy środków przewozowych do dostarczania ich według zasad podanych w art. 3.

Art. 8. Zażalenia przeciw nieprawidłowościom przy sporządzaniu wykazu lub powoływaniu do świadczeń można wnosić do właściwego starosty za pośrednictwem zwierzchności gminnej, względnie magistratu, w ciągu dni ośmiu od dnia ogłoszenia wykazu.

Zażalenia nie wstrzymują obowiązku dostarczania środków przewozowych.

Art. 9. Wysokość dostarczania środków przewozowych oznacza Wydział Powiatowy, względnie magistrat.

Wynagrodzenie powinno być ustalone według następujących zasad:

a) dzienne wynagrodzenie nie może być mniejsze, niż rzeczywisty koszt dziennego utrzymania środków przewozowych i woźnicy;

b) wynagrodzenie od wymiaru za określone roboty (t. zw. wynagrodzenie akordowe) oblicza się według jednostki przebytej drogi i jednostki wagi przewiezionego ciężaru.

Wynagrodzenie wypłacają właściwe organy administracji drogowej za pośrednictwem urzędów gminnych lub magistratów niezwłocznie po dokonaniu świadczeń.

Art. 10. Osoby, winne uchylenia się od obowiązku dostarczania środków przewozowych z mocy ustawy niniejszej w drodze administracyjnej podlegają karze grzywny do 15 tysięcy marek lub aresztu do 2 tygodni, wymierzanych w trybie administracyjnym. Niezależnie od tego władze gminne zarządzą dostarczenie środków przewozowych na koszt winnych.

Kary i koszty te ściąga się trybem, ustanowionym dla ściągania podatków państwowych.

Art. 11. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego.

Minister b. Dzielnicy Pruskiej może w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych rozciągnąć moc obowiązującą niniejszej ustawy na b. zabór pruski.

Art. 12. Wykonanie ustawy niniejszej powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, a względnie i Ministrowi b. Dzielnicy Pruskiej.

Marszałek: *Trąmpczyński*, Prezydent Ministrów: *Witos*, Minister Robót Publicznych: w z. *Rybczyński*, Minister Spraw Wewnętrznych: *L. Skulski*, Minister b. Dzielnicy Pruskiej: *W. Kucharski*.

5. Ustawa z dnia 23 czerwca 1921 r. w przedmiocie rozszerzenia sieci dróg państwowych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 63/21 r. p. 387).

Art. 1. Za drogi państwowe, po myśli art. 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Ust. Rz. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32), uznaje się drogi, wyszczególnione w wykazie, załączonym do niniejszej ustawy.

Art. 2. Wykonanie tej ustawy powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Kolei Żelaznych i Skarbu.

Art. 3. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Marszałek: *Trąmpczyński*, Prezydent Ministrów: *Witos*, Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister Spraw Wewnętrznych: w z. *Kuczyński*, Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*, Minister Kolei Żelaznych: w z. *J. Eberhardt*, Minister Skarbu: *Steczkowski*.

ZAŁĄCZNIK.

Wykaz dróg państwowych.

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość dróg na terenach Rzpltej	
		Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
	I. Drogi, łączące stolicę Państwa z granicami.		
1.	(Warszawa) Grodno—Jeziory—Nowa Ruda—Czyżówka—(Wilno—Święciany—Koczergiszki)—Widze—Dryświaty (Dźwińsk)	147	43,5
	Z odnogami:		
	a) Jeziory—Nowy-Dwór—Lilańce—Raduń—Żyrmuny—Iwie	152	64
	b) Orany (st. kol.)—Soltaniszki—Lilańce .	33,8	—
	c) (Święciany)—Postawy—Głębokie . .	62	—

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość dróg na terenach Rzpltej	
		Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
	d) (Dźwińsk) — Brasław — Ikazn — Perebrodzie — Łużki	122	—
2.	(Wilno)—Michaliszki—Świr—Kobylnik) — Postawy	2	—
	Z odnogami:		
	a) (Świr — Soły)	—	—
	b) (Kobylnik — Miadziol) — Krzywice — Dołhinów — Pohost (granica) . . .	64	—
3	(Wilno—Oszmiana—Soły—Smorgoń)—Lebiediew—Mołodoczno — Radoszkowice (na Mińsk) . .	51	6
	Z odnogami:		
	a) (Oszmiana) — Dejlidy — Bieniakonie .	14	—
	b) (Oszmiana) — Trąby — Iwie — Nowogródek	82	15
4.	(Warszawa)—Łomża — Strękowa-Góra — Osowiec—Goniądz — Dąbrowa — Grodno — Skidel — Radziwoniszki — Bielice — Nowogródek — Korzelice — Mir — Nowy-Świerzeń — Biała-Agatka — Granica (na Mińsk)	390	246
	Z odnogami:		
	a) Skidel — Wołkowysk	58,8	—
	b) Radziwoniszki — Lida . . .	20	20
	c) Nowogródek — Nowojelnia — Zdzięcioł .	35	23
	d) Mir — Nieśwież	29	14
5.	(Białystok) — Gródek—Wołkowysk—Słonim — Werblinówka — Baranowicze — Nieświcż — Granica — (na Słuck)	214	160
	Z odnogą:		
	a) Werblinówka (Tartak) — st. kolejowa Leśna — Miłowidy	18,6	4
6.	Brześć n/B —Kobryń—Zaprudy — Pańki — Lubiszczyce Zarzeczne — Miłowidy — Siniawka — Filipowicze Zachodnie — granica (na Słuck) . .	244	244
7.	Kobryń — Drohiczyn—Duboja — Pińsk — Płotnica — Dubieniec—Dawidgródek—Maleszewo (na Turów— i Mozyrz)	238	16

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość dróg na terenach Rzpltej	
		Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
8.	Brześć—Ratno—Kowel—Hołoby—Łuck—Klewań—Równe—Korzec (na Kijów)	335,5	335,5
	Z odnogami:		
	a) Ratno—Kamień Koszyrski—Uhrynicze .	64	—
	b) Łuck—Horochów—Stojanów . .	65,7	—
	c) Klewań—Kołki	46	—
	d) Równe—Dubno—Brody . . .	97	56
	II. Drogi przechodzące z północy na południe.		
9.	Kleszczele—Wysokie Litewskie—Brześć—Leplówka—Włodawa	122	66
	Z odnogą:		
	Leplówka—Sławatycze . . .	5,4	5,4
10.	Grodno—Gorbacze—Prużany—Zaprudy—Kobryń—Piszcza—Luboml—Włodzimierz Wołyński—Horodłowice—Konotopy (na Sokal) . . .	410	217
	Z odnogą:		
	Piszcza—Włodawa	16,4	16,4
11.	(Wilno—Bieniakonie) Żyrmuny—Lida—Bielice—Zdzięcioł—Słonim—Lubiszczvce—Pańki—Logiszyn—Pińsk—Duboja—Lubieszów—Uhrynicze—Kołki—Łuck—Dubno—Krzemieniec—Budy Zbaraskie—Zbaraż—Tarnopol	632,8	148,8
	Z odnogą:		
	Łogiszyn—Zaberezie	38	—
12.	Dzisna—Łużki—Głębokie—Dokszyce—Dołhinów—Wilejka—Mołodeczno—Cholchło—Pierszaje—Iwieniec—Dudki—Rubieżewicze—Nowy Świerzeń—Nieśwież—Siniawka—Zaberezie—Łuniniec—Kożangródek—Dubieniec—Lubóniek—Dąbrowica—Sarny—Liziany—Międzyrzec Korzecki—Samostrzały	635	6
	Z odnogą:		
	Kożangródek—Łachwa—Mokroć—Lenino .	40	—

Nr. drogi	Nazwa drogi	Długość dróg na terenach Rzpltej	
		Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
	Drogi przechodzące z zachodu na wschód.		
13.	(Zambrów — Bielsk) Hajnówka — Białowieża—Prużany	67	67
14.	Sokołów — Drohiczyn — Mętna — Wysokie Litewskie — Prużany — Słonim	248,7	248,7
15.	Lubieszów — Pohost — Luboniek . . .	120	—
16.	Chełm — Dorohusk — Luboml — Kowel . .	86,7	—
17.	(Brześć) Hołoby—Kolki — Czartorysk — Romejki—Sarny — Snowidowice — Granica (na Olewsk) .	186	—
	Z odnogą:		
	Romejki — Liziany	49	—
18	Uściług — Włodzimierz Wołyński — Luck . .	88	—
19.	Lubycza — Krystynopol — Radziechów — Brody—Nakwasza—Popowce—Nowy Poczajów — Krzemieniec—Nowy Staw—Bryków (granica) . .	220	136,3
	Z odnogami:		
	a) (Krystynopol) Sokal — Hrubieszów . .	50	16
	b) Nakwasza — Tarnopol	56,6	56,6
	Razem . .	5.657	2.231,2

6. Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 89/1921 r. poz. 656).

I. Przepisy ogólne.

Art. 1. Używanie dróg publicznych dozwolone jest przy zachowaniu przepisów niniejszej ustawy oraz rozporządzeń, wydanych na jej podstawie.

Art. 2. Ochronę i utrzymanie dróg publicznych wykonywają przy ścisłem zastosowaniu niniejszej ustawy właściwe zarządy drogowe, ustanowione wedle postanowień ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. Ust. z r. 1921. Nr. 6, poz. 32) o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 3. Szczegółowe rozporządzenia o używaniu, ochronie i utrzymaniu dróg publicznych, wydawane na podstawie niniejszej ustawy przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, a także z innymi interesowanymi ministrami, oraz szczegółowe rozporządzenia, wydawane przez samorządy wojewódzkie, a jak długo samorządy te nie zostaną zorganizowane — przez wojewodów — winny być obwieszczane.

Obwieszczenie tych rozporządzeń nastąpi przez ogłoszenie na tablicach, umieszczonych przy drogach i mostach, oraz przez ogłoszenia, wywieszone w urzędach gminnych i rozpowszechniane w sposób, używany w danej miejscowości.

II. Przepisy, dotyczące używania i ochrony dróg.

Art. 4. Drogi publiczne przeznaczone są dla ruchu pieszego, jeżdżenia i pędzenia zwierząt.

Ruchu na drogach publicznych nie wolno tamować lub utrudniać, z wyjątkiem wypadków prawem przewidzianych.

Każda przeszkoda lub utrudnienie w ruchu z rozmysłu, z braku ostrożności, lub niedbalstwa stanowi przekroczenie niniejszej ustawy. Do przeszkód w ruchu zalicza się nietylko bezpośrednie tamowanie ruchu na drodze publicznej, ale też wykonywanie czynności obok drogi, lub umieszczanie obok drogi przedmiotów, które w jakikolwiek sposób utrudniać mogą ruch na drogach.

Art. 5. Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych oraz rozporządzenia samorządów wojewódzkich, względnie wojewodów (art. 3) uregulują:

1) zakazy włóczenia po drogach przedmiotów, psujących drogi,

2) zakazy zanieczyszczenia dróg i ich przynależności,

3) zakazy tratowania i wypasania skarp, nasypów i rowów;

nadto przepisy te unormują:

1) szerokość ładunków oraz szerokość obręczy wozów ciężarowych,

2) używanie hamulców przy wozach,

3) ochronę mostów i ruchu na mostach,

4) znaki drogowe i znaki ostrzegawcze,

5) szybkość jazdy i ruch pojazdów konnych, mechanicznych i rowerów, pędzenie zwierząt oraz międzynarodowy ruch samochodów,

6) utrzymanie zajazdów, urządzenie rogatek i skrzyżowanie dróg,

7) przewóz materjałów wybuchowych, lekkopalnych i t. p.

Art. 6. Każdy pojazd podczas jazdy, jeżeli jakieś poszczególne okoliczności nie zmuszają do wyjątku, winien trzymać się prawej strony. Szczegółowe przepisy co do wymijania i wyprzedzania wydadzą Minister Robót Publicznych i Minister Spraw Wewnętrznych.

Art. 7. Minister Robót Publicznych i Minister Kolei Żelaznych wydadzą co do skrzyżowania dróg z kolejami żelaznemi przepisy, które uwzględnią bezpieczeństwo i swobodę ruchu na drogach.

Art. 8. Zarządom telegrafów i telefonów służy prawo prowadzenia wzdłuż dróg publicznych przewodów napowietrznych lub podziemnych, bez żadnej za to zapłaty.

Przeprowadzenie to wykonywa się w porozumieniu z zarządami drogowemi i według ich wskazówek, do których zarządy telegrafów i telefonów mają się zastosować.

Art. 9. Minister Robót Publicznych, po wysłuchaniu opinji zarządów drogowych, w porozumieniu z właściwymi ministrami ustali sposób użycia pasa drogowego do przeprowadzenia kolei, tramwajów, przewodów elektrycznych, wodociągów, gazociągów urządzeń odwadniających i t. p.

Warunki użycia dróg na powyższe cele winny przedewszystkiem mieć na względzie bezpieczeństwo publiczne i swobodę ruchu na drodze.

Przedsiębiorstwa będą obowiązane do wykonania na swój koszt robót, potrzebnych dla zabezpieczenia trwałości drogi i bezpieczeństwa ruchu oraz do utrzymania wykonanych w tym celu urządzeń. Za używanie drogi może być oznaczona opłata na rzecz właściwego zarządu drogowego na zasadzie porozumienia się przedsiębiorstwa z tym zarządem, o ile skutkiem używania drogi dla urządzeń wyżej wymienionych wzrosną koszty utrzymania drogi. Opłata ta nie może przewyższać wysokości wzrostu kosztów utrzymania drogi.

W razie braku porozumienia wysokość opłaty oznacza Minister Robót Publicznych.

Zakładanie takich urządzeń poza granicami uprawnień koncesji i zezwoleń właściwych władz nie pociąga za sobą żadnych stałych służebności, przedawnień, lub jakichkolwiek obciążeń dróg publicznych. Na wypadek uchylania się przedsiębiorstw od obowiązków, nałożonych na nie z tytułu niniejszego artykułu, mogą one być zmuszane do wykonania tych zobowiązań, względnie właściwy zarząd drogowy wykona potrzebne roboty na koszt odnośnego przedsiębiorstwa.

III. Przepisy, dotyczące utrzymania dróg.

Art. 10. Na odcinkach dróg publicznych o twardej nawierzchni, przechodzących przez miasta, miasteczka, osady i wsie o zwartem zabudowaniu zarządy gminne są obowiązane do oczyszczania tych dróg z kurzu i błota i usuwania zgarniętego materjału, przyczem mogą obowiązek ten nałożyć na właścicieli przyległych nieruchomości.

Art. 11. O ile szerokość korony istniejącej drogi państwowej, wojewódzkiej i powiatowej nie pozwala na składanie na niej ziemi, błota lub kurzu, zgarniętego z drogi, na sadzenie drzew przydrożnych i ustawianie słupów dla przewodów elektrycznych lub telefonicznych, właściciele gruntów przyległych do dróg winni pozostawić w tym celu wolne od uprawy pasy gruntu na szerokości 75 centymetrów, mierząc od zewnętrznego brzegu rowu lub stopy nasypu. O potrzebie rozszerzenia istniejącego pasa gruntu do 75 centymetrów wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych orzeka samorząd wojewódzki.

Powiatowy związek samorządowy może zobowiązać właścicieli gruntów przydrożnych do pozostawienia wolnego od uprawy pasa gruntu takiejże szerokości i przy drogach gminnych.

Posiadacz tego pasa przydrożnego jest obowiązany zezwolić na bezpłatne składanie na nim ziemi, błota lub kurzu, zgarniętego z drogi, na sadzenie na nim drzew przydrożnych oraz ustawienie słupów dla przewodów elektrycznych.

Posiadacze przydrożnych gruntów obowiązani są zezwolić na rozrzucanie błota lub kurzu, złożonego na pasie przydrożnym, po przyległych polach uprawnych lub łąkach w czasie, kiedy to rozrzucanie nie będzie szkodziło zasiewom, trawom i t. p.

Art. 12. W wypadkach, gdzie droga publiczna przecina las, właściciel jego, jeżeli osuszenie drogi, bezpieczeństwo ruchu, zabezpieczenie przeciwko tworzeniu się zasp śnieżnych tego wymagają,— może być zobowiązany na podstawie dobrowolnej umowy, a w braku zgody na podstawie orzeczenia władzy administracyjnej II instancji — do utrzymywania po obu stronach drogi pasa ziemi wolnego od drzew i krzaków określonej w każdym wypadku szerokości za jednorazowem odszkodowaniem.

Kto się nie zadowoli orzeczeniem władzy administracyjnej w sprawie wysokości odszkodowania, temu przysługuje prawo zwrócenia się do sądu w terminie 30-dniowym, co nie wstrzymuje

wykonania orzeczenia administracyjnego, jeżeli odszkodowanie zostanie złożone do depozytu sądowego.

Art. 13. Podczas naprawy dróg publicznych i mostów zarząd drogowy, wykonywujący te roboty, winien zostawić dla ruchu wolną przestrzeń, potrzebną przynajmniej dla jednego pojazdu a jeżeli to jest niemożliwe—urządzić prowizoryczny objazd.

Art. 14. Właściciele gruntów, przylegających do drogi publicznej, obowiązani są dozwolić na urządzenie czasowego przejazdu przez ich grunty, o ile zarząd drogowy uzna to za konieczne z powodu wydarzeń, sprowadzających przerwę w komunikacji, jak np. z powodu przełomów nawierzchni drogi, wielkich zasp śniegowych, usuwisk, zniesienia mostów, lub grobli drogowych, lub też z powodu przebudowy lub naprawy drogi.

Za szkody wyrządzone właściciel będzie odpowiednio wynagrodzony przez zarząd drogi na podstawie dobrowolnej umowy, lub w braku tejże na mocy orzeczenia władz administracyjnych drugiej instancji.

Zainteresowanemu służy prawo zwrócenia się do sądu co do wysokości odszkodowania jak w art. 12.

Art. 15. W polach i miejscowościach otwartych w odległości do trzech i pół metrów od zewnętrznego brzegu rowu, lub stopy nasypu drogowego dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych zabrania się stawiać budynków i studni.

Odległość wszelkich ogrodzeń wynosić ma przynajmniej 75 centymetrów.

Przepis powyższy nie odnosi się do odcinków dróg w miastach lub osiedlach, które posiadają już zatwierdzone na zasadzie przepisów obowiązujących linje regulacyjne.

Zakłady i fabryki, mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu na drogach publicznych, jak: kuźnie, piece cegielniane i wapienne, wiatraki, szyby górnicze, zbiorniki materjałów łatwopalnych oraz kopalnie gliny, piasku, żwiru, torfu, kamieniołomy i t. p. urządzenia winny być umieszczone względnie urządzone, na odległości 5—40 metrów od zewnętrznego brzegu rowu lub stopy nasypu, stosownie do przepisów szczegółowych, które wyda Minister Robót Publicznych.

Ograniczenia powyższze mogą być zastosowane do dróg gminnych rozporządzeniem samorządu wojewódzkiego, względnie wojewody (art. 3).

Przepisy niniejsze nie dotyczą istniejących budynków, zakła-

dów i fabryk, jednak ich przebudowa musi odpowiadać tym przepisom.

Art. 16. W miejscach przecięcia się drogi publicznej z inną drogą publiczną lub prywatną, na rowie przydrożnym ma być zbudowany, jeżeli zachodzi potrzeba, podług przepisów lub wskazówek. zarządu drogi most lub przepust, którego budowa i utrzymanie obciąża zarządy dróg publicznych, względnie właścicieli dróg prywatnych, łączących się z daną drogą publiczną. To samo tyczy się dojazdów i dostępów do zabudowań i gruntów. Budujący lub utrzymujący drogę gruntową, która wychodzi na drogę publiczną, obowiązany jest na żądanie zarządu drogi publicznej własnym kosztem wybrukować lub wysypać tłuczniem lub żwirem drogę gruntową na długości do 25 metrów, licząc od brzegu jezdni drogi publicznej.

Art. 17. Minister Robót Publicznych wyda przepisy co do odprowadzenia wód ze sztucznych ścieków do rowów przydrożnych oraz co do odwadniania dróg.

Przy budowie lub przebudowie młynów, jazów, stawów, zbiorników, mostów i innych budowli wodnych, zmieniających warunki przepływu wód pod mostami na drogach publicznych, mają być przy wydawaniu odnośnych zezwoleń uwzględnione żądania zarządów drogowych.

Art. 18. 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.

Ogólne przepisy o sposobach obsadzania dróg, oraz przepisy

o utrzymaniu drzew przydrożnych wyda Minister Robót Publicznych, a szczegółowe przepisy dla dróg samorządowych wydadzą poszczególne związki samorządowe wojewódzkie.

Postanowienie niniejszego artykułu nie zmienia stosunków prawnych, jakie zachodzą co do drzew już istniejących za rowami aż do czasu usunięcia tych drzew.

IV. Przepisy karne.

Art. 19. Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych jest obowiązkiem zaprzysiężonej służby drogowej, organów policji państwowej i urzędów gminnych.

Art. 20. Służba drogowa, uprawniona do wykonywania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów niniejszej ustawy, przy wykonywaniu swoich obowiązków powinna nosić przepisane oznaki służbowe i posiadać odpowiednie legitymacje, wydane przez właściwe zarządy drogowe.

Art. 21. Winni przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych ulegną, o ile dane przekroczenie nie podlega surowszemu przepisowi karnemu karze grzywny, do wysokości 100.000 mk lub aresztu do dwuch miesięcy. Grzywny nieściągalne należy zamienić na areszt nie dłuższy niż trzy miesiące.

Oprócz tego winni są obowiązani wynagrodzić wyrządzoną szkodę.

Art. 22. W b. zaborach rosyjskim i austrjackim powołane są do orzecznictwa władze administracyjne pierwszej instancji. W b. zaborach rosyjskim i austrjackim na podstawie doniesienia o przekroczeniu przepisów porządkowych na drogach publicznych przedstawiciela jednego z organów, wymienionych w art. 19 niniejszej ustawy, może władza administracyjna I instancji do wysokości grzywny dziesięciu tysięcy marek wymierzyć drogą sądu karnego zasłużoną karę bez poprzedniego postępowania.

W tym osądzie karnym należy oznaczyć: 1) jakość czynu karygodnego, oraz czas i miejsce jego popełnienia, 2) nazwę władzy, która uczyniła doniesienie; 3) wymiar kary z przytoczeniem postanowienia karnego, na którem się opiera, 4) klauzulę, że skazanemu służy zgłoszenie sprzeciwu w terminie czternastodniowym, licząc od dnia następnego po dniu doręczenia, bądź pisemnie, bądź protokularnie do władzy, która osąd wydała. W przeciwnym razie osąd staje się prawomocny i grzywna ściągalną. Wniesienie sprze-

osąd staje się prawomocny i grzywna ściągalna. Wniesienie sprzeciwu powoduje przeprowadzenie zwyczajnego postępowania przez władze administracyjne. Kary powyżej dziesięciu tysięcy marek mogą być nakładane jedynie w drodze zwyczajnego postępowania karnego, przepisanego dla władz administracyjnych.

Od orzeczeń władz administracyjnych, zapadłych w drugiej instancji, przysługuje stronom prawo odwołania się w ciągu dni 8-iu do właściwego sądu okręgowego, który rozpatrzy sprawę przy odpowiedniem zastosowaniu przepisów o postępowaniu w razie odwołania się od wyroków sądu pokoju (powiatowych). Sąd okręgowy nie może po uchyleniu orzeczenia przekazać sprawy do ponownego rozpatrzenia przez władzę administracyjną. Wyroki sądów okręgowych są prawomocne z chwilą ogłoszenia. Wniesienie odwołania do sądu wstrzymuje wykonanie kary pozbawienia wolności.

W b. dzielnicy pruskiej przekroczenia niniejszej ustawy ulegają karze wymierzanej przez sądy powiatowe. Można stosować postanowienia § 453 — 458 Proc. kar. Rz. N. i w nakazie karnym można orzec grzywnę do wysokości 10.000 mk.

Art. 23. Rząd jest upoważniony do obniżania lub podwyższania przewidzianego wymiaru grzywien w miarę wzrostu, lub obniżania się waluty.

Art. 24. Grzywny oraz koszty przywrócenia drogi do pierwotnego stanu wpływają do właściwego zarządu drogowego, w zależności od tego, na jakiej kategorji dróg przekroczenie miało miejsce.

Art. 25. O ile przepisy powszechnej ustawy cywilnej w poszczególnych dzielnicach nie przewidują takiej majątkowej odpowiedzialności, za szkody wyrządzone na drogach publicznych odpowiadają majątkowo rodzice za dzieci niepełnoletnie z nimi mieszkające, służbodawcy oraz właściciele pojazdów i zwierząt — za służbę niżej lat czternastu. Współwłaściciele odpowiadają solidarnie.

W razie niewykrycia sprawcy szkód, wyrządzonych na drogach publicznych, odpowiedzialność ponosi wieś, osada lub miasto, na których terenie szkody dokonano, o ile znamiona szkody wskazują, że wyrządziła je ludność miejscowa.

V. Przepisy końcowe.

Art. 26. Wykonanie niniejszej ustawy powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami, a na terenie b. zaboru pruskiego uprawnienia, zastrzeżone niniejszą

ustawą Ministrowi Robót Publicznych, przysługują Ministrowi b. Dzielnicy Pruskiej w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych i z innymi interesowanymi ministrami.

Art. 27. Ustawa niniejsza wchodzi w życie w trzy miesiące od jej ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie ustawy i rozporządzenia obowiązujące dotychczas w poszczególnych dzielnicach w przedmiocie przepisów porządkowych o używaniu, ochronie i utrzymaniu dróg.

Marszałek: *Trąmpczyński*, Prezydent Ministrów: *A. Ponikowski*, Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister b. Dzielnicy Pruskiej: *Wybicki*.

7. Ustawa tymczasowa z dnia 2 sierpnia 1919 r. o organizacji władz administracyjnych II instancji.

(Dz. praw Nr. 65/1919 r. poz. 395).

(Streszczenie i wyjątki).

Ustawa tworzy 5 województw na terenie b. Kongresówki i t. zw. Okręgu Białostockiego: województwo Warszawskie, Łódzkie, Kieleckie, Lubelskie i Białostockie; stolica Rzeczypospolitej Warszawa stanowi odrębną jednostkę administracyjną.

Przy tworzeniu województw na Kresach Wschodnich (p. niżej ustawa z dnia 4 lutego 1921 r.) do województwa Białostockiego dołączono powiaty: Grodzieński, Wołkowyski i Białowieski (z wyjątkiem gmin Płowce, Wierzchowice, Dmitrowicze i Dworce, dołączonych do pow. Brzeskiego).

Na czele województw stoją wojewodowie.

Wojewoda jest: (ustęp z art. 2 ustawy).

a) Przedstawicielem Rządu Centralnego, sprawującym z jego ramienia władzę państwową i odpowiedzialnym wobec niego za zarząd województwa. Zarząd ten sprawuje wojewoda przy pomocy urzędników, mianowanych dla poszczególnych działów administracji, a to do VII kategorji płac włącznie przez właściwych Ministrów— urzędników poniżej VII kategorji mianuje wojewoda;

b) odpowiedzialnym wykonawcą zleceń poszczególnych Ministrów;

c) Zwierzchnikiem władz i urzędów, które mu podlegają (art. 3) tudzież służbowym przełożonym urzędników tychże władz i urzędów".

Art. 3 ustawy:

„Do zakresu działania wojewody należą wszelkie sprawy administracji państwowej z wyjątkiem spraw, przekazanych administracji wojskowej, sądowej, skarbowej, szkolnej, kolejowej i pocztowo-te-

legraficznej oraz urzędów ziemskich. Utworzone na zasadzie art. 2 ustawy z dnia 29 kwietnia 1919 r. (Dz. p.p. № 39 p. 283) Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych zatrzymują swój zakres działania—wchodzą atoli w skład województwa".

Przy województwie istnieje Rada Wojewódzka. Zadaniem jej jest wydawanie opinji w sprawach poddanych pod jej obrady przez wojewodę, a nadto podejmowanie uchwał stanowczych w sprawach przekazanych jej przez ustawy. Rada Wojewódzka składa się z przedstawicieli sejmików powiatowych i rad miejskich miast, wydzielonych z powiatów oraz z przedstawicieli poszczególnych działów administracji państwowej, zarówno wyłączonych z pod zwierzchnictwa wojewody jak i jemu podległych.

8. Ustawa z dnia 8 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 117/20 r. p. 768).

(Streszczenie i wyjątki).

Ustawa wprowadza na terytorjum b. Galicji i na należącej do Rzeczypospolitej części Spisza i Orawy organizację władzy administracyjnej II instancji o kompetencji takiej samej, jak władze II instancji powstałe na terenie b. Kongresówki na mocy ustawy z dnia 2 sierpnia 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 65 poz. 395), z tą różnicą, że zakres działania Tymczasowego Wydziału Samorządowego, określony w ustawie o z zniesieniu Sejmu i Wydziału Krajowego w Galicji z dnia 30 stycznia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 11/20 r. poz. 61), pozostaje bez zmiany aż do powołania do życia samorządu wojewódzkiego, wobec czego postanowienia ustawy z dnia 2 sierpnia 1919 r. dotyczące rad wojewódzkich nie będą obowiązywać w województwach małopolskich.

Obszar b. Galicji podzielony jest na 4 województwa: Krakowskie, Lwowskie, Stanisławowskie i Tarnopolskie.

9. Ustawa 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. Ust. R. P. Nr. 16/21 r. poz. 93).

(Streszczenie).

Na ziemie wschodnie rozciąga się działanie tymczasowej ustawy o organizacji władz administracyjnych II instancji z dnia 2 sierpnia 1919 r. (Dz. P. Nr. 65/19 r. p. 395) i upoważnia się Radę Ministrów do rozciągnięcia na też

ziemie mocy wszelkich ustaw dekretów i rozporządzeń obowiązujących na całym obszarze Rzeczypospolitej.

Utworzone zostały trzy województwa: Nowogródzkie, Poleskie i Wołyńskie.

10. Ustawa z dnia 26 września 1922 r. w przedmiocie rozszerzenia sieci dróg państwowych na ziemię Wileńską.

(Dz. U. R P. Nr. 89/22 r. p. 808).

Art. 1. Za drogi państwowe, w myśl art. 1 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r., Nr. 6, poz. 32) uznaje się drogi wyszczególnione w wykazie, załączonym do niniejszej ustawy.

Art. 2. Wykonanie tej ustawy powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z zainteresowanemi Ministrami.

Art. 3. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Marszałek: *Trąmpczyński*, Prezydent Ministrów: *Juljan Nowak*, Minister Robót Publicznych: *Łopuszański*.

ZAŁĄCZNIK.

Wykaz dróg państwowych.

Nr. drogi	Nazwa drogi	Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
		kilometrów	
1.	(Grodno—Czyżówka)—Orany—Wilno—Święciany—Mielengiany—Rasciuny—Twerecz—(Widze)	236	29
	Z odnogami:		
	a) Nowosiółki—granica pasa neutralnego—(Jewie—Kowno)	9	—
	b) Wilno—Mejszagoła—Jawniuny—granica pasa neutralnego—(Wiłkomierz)	36	36
	c) Wilno—Rzesza—Podbrzezie—granica pasa neutralnego—(Giedrojcie—Malaty)	37	13

Nr. drogi	Nazwa drogi	Ogólna długość drogi	W tem drogi bitej
		kilometrów	
	d) Rasciuny — Hoduciszki — Kobylnik . .	35	10
	e) Hoduciszki — (Postawy — Dzisna) . .	16	—
2.	Wilno — Mickuny — Michaliszki — Kurkule - Kobylnik — (Miadzioł — Dołhinów)	110	—
	Z odnogami:		
	a) Kurkule — Świr — Soły — Żuprany . .	53	12
	b) Kobylnik — (Mońkowicze — Łuczaj) . .	14	—
3.	(Wilno) — Rybiszki — Oszmiana — Żuprany — Smorgonie — (Lebiedziew — Mołodeczno — Mińsk) .	103	63
	Z odnogami:		
	a) Oszmiana — Graużyszki — Dejlidy — (Bieniakonie)	46	—
	b) Oszmiana — Holszany — (Traby — Nowogródek)	25	—
4.	Wilno — Jaszuny — (Bieniakonie — Lida) .	47	2
	Razem .	767	165

11. Ustawa 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. Nr. 85/22 p. 762).

Art. 1. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej zatwierdza przystąpienie Polski do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, zawartej w Paryżu dnia 11 października 1909 r.

Art. 2. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej upoważnia Naczelnika Państwa do podpisania ratyfikacji powyższej konwencji.

Art. 3. Wykonanie niniejszej ustawy powierza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, wykonanie zaś postanowień konwencji właściwym ministrom.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Marszałek: *Trąmpczyński*, Prezydent Ministrów: *Juljan Nowak*, Minister Spraw Zagranicznych: *G. Narutowicz*.

II.

Rozporządzenia i okólniki.

I. ADMINISTRACJA DROGOWA.

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1921 r. w przedmiocie rozciągnięcia na ziemie wschodnie mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów i o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

(D. U. R. P. Nr. 36/21 r. poz. 213).

Na mocy 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 12 października 1920 r. (Dz. U. R P. z r. 1921 Nr. 16 poz. 93). Rada Ministrów zarządza co następuje:

§ 1. Moc obowiązującą ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6 poz. 31), oraz ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6 poz. 32) rozciąga się na Ziemie wskazane w art. 1 powołanej ustawy z dnia 4 lutego 1921 r. (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 16 poz. 93).

§ 2. Do czasu ustalenia przez Sejm sieci dróg państwowych na Ziemiach, wskazanych w art. 1 powołanej ustawy z dnia 4 lutego 1921 r., utrzymywane być mają kosztem Skarbu Państwa drogi, wymienione w załączonym do rozporządzenia niniejszego wykazie,

ustalonym przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Witos*, Minister Robót Publicznych: *Narutowicz*.

UWAGA. Wykazu dróg wymienionych w załączniku nie załącza się wobec uchwalenia sieci dróg państwowych na ziemiach wschodnich przez Sejm w dniu 23. VI. 21 r. (p. str. 23).

2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 1922 r. w przedmiocie rozciągnięcia na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów i o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 41/22 r. poz. 346).

Na mocy art. 5 ustawy z dn. 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską (Dz. U. R. P. № 26 poz. 213) zarządza się co następuje:

§ 1. Moc obowiązującą ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg publicznych i mostów (Dz. U. R. P. r. 1921 № 6 poz. 31) oraz ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89 poz. 656) rozciąga się na ziemie wskazane w art. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską (Dz. U. R. P. № 26 poz. 213).

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Antoni Ponikowski*, Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*.

3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1922 r. w przedmiocie rozciągnięcia na obszar Spisza i Orawy, należący do Rzeczypospolitej Polskiej, mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymania dróg i mostów, o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej i o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

(Dz. U. R. P. Nr. 41/22 r. p. 350).

Na mocy art. 2 ustawy z dnia 26 października 1921 r. w przedmiocie przepisów prawnych, obowiązujących na obszarze Spisza i Orawy, należącym do Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. № 89, poz. 657) zarządza się co następuje:

§ 1. Moc obowiązującą ustawy 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. № 6, poz. 31), ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z r. 1921 № 6, poz. 32) oraz ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) rozciąga się na obszar wskazany w art. 1 ustawy z dnia 26 października 1921 r. (Dz. U. R. P. № 89, poz. 657).

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Antoni Ponikowski*, Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister Spraw Wewnętrznych: *Kamieński*, Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*, Minister Skarbu: *Michalski*, Minister Kolei Żelaznych: *Ludwik Zagórny-Marynowski*.

4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 lipca 1922 r. w przedmiocie rozciągnięcia na Ziemię Wileńską mocy obowiązującej ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

(Dz. U. R. P. Nr. 64/22 r. poz. 575).

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

§ 1. Moc obowiązującą ustawy z 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6, poz. 32) rozciąga się na obszar powiatów: wileńskiego, oszmiańskiego, święciańskiego, trockiego i brasławskiego.

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Artur Śliwiński*, Minister Robót Publicznych: *Ziemiński*, Minister Spraw Wewnętrznych: *A. Kamieński*, Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*, Minister Kolei Żelaznych: *Ludwik Zagórny-Marynowski*, Minister Skarbu: *Jastrzębski*.

5. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych z dnia 22 września 1922 r. w przedmiocie rozciągnięcia mocy obowiązującej ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o dostarczaniu środków przewozowych do budowy i utrzymanie dróg publicznych i mostów na obszar województw: poznańskiego i pomorskiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 82/22 r. poz 735).

Na podstawie ustępu drugiego art. 11 i art. 12 ustawy 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) oraz art. 2 ustawy z dnia 7 kwietnia 1922 r. w przedmiocie zniesienia Ministerstwa b. dzielnicy pruskiej (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 247) zarządza się co następuje:

§ 1. Moc obowiązującą ustawy 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) rozciąga się na obszar województw: poznańskiego i pomorskiego.

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

Kierownik Ministerstwa Robót Publicznych: *Rybczyński*, Minister Spraw Wewnętrznych: *A. Kamieński*.

6. Statut organizacyjny Ministerstwa Robót Publicznych, zatwierdzony rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 marca 1921 roku.

(Monitor Polski Nr. 74/21 r.).

Wyjątek:

§ 1. Ministerstwo Robót Publicznych dzieli się na cztery Departamenty: Administracyjny, Wodny, Budowlany i Drogowy oraz trzy wydziały nie włączone do departamentów, a mianowicie: Prezydjalny, Miernictwa i Studjów Wodnych.

§ 5. Departament Drogowy składa się z trzech wydziałów: Administracyjno-Drogowego, Budowy Dróg i Mostowego.

a) Wydział Administracyjno-Drogowy załatwia sprawy ustawodawstwa drogowego, administracyjno techniczne, związane z utrzymaniem dróg, sprawy maszyn drogowych i zarządu automobilami Ministerstwa.

b) Wydział Budowy Dróg załatwia sprawy budowy nowych dróg, w szczególności ustala programy budowy nowych dróg i zatwierdza ważniejsze projekty, wydaje ogólnie obowiązujące przepisy techniczne i ustala typy budownictwa drogowego.

c) Wydział Mostowy opracowuje projekty mostów, opinjuje projekty przedkładane przez urzędy podległe i wydaje przepisy dla projektowania i budowy mostów.

7. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 26 lutego 1921 r. Nr I—699 w przedmiocie stosunków służbowych oraz zakresu działania inżynierów powiatowych na ziemiach przyłączonych do Rzeczypospolitej na podstawie pokoju preliminaryjnego w Rydze.

Celem uregulowania stosunków służbowych oraz zakresu działania inżynierów powiatowych na ziemiach przyłączonych na podstawie pokoju preliminaryjnego w Rydze postanawiam aż do dalszego zarządzenia co następuje:

Art. 1. Stosunek służbowy inżynierów powiatowych do starostów określony w art. 3 i 5 rozporządzenia b. Komisarza Generalnego Ziem Wschodnich z 31 maja 1920 r. (Dz. Urz. Zarz. Cyw. Ziem Wschodnich z 23 czerwca 1920 r. Nr. 52) pozostaje narazie bez zmiany.

Co do stosunku inżynierów powiatowych do Okr. Dyr. Rob. Publ. mają zastosowanie postanowienia zawarte w okólniku b. Szefa Sekcji Technicznej Kom. Gen. Zarz. Cyw. Ziem Wschodnich z 4 czerwca 1920 r. (Dz. Urz. Zarz. Cyw. Ziem Wschod. Nr. 52|96) wydanym na podstawie art. 9 rozporządzenia b. Kom. Gen. Ziem Wschodnich, powołanego w pierwszym ustępie niniejszego artykułu.

Art. 2. Zakres działania inżynierów powiatowych obejmuje narazie sprawy drogowe, architektoniczno-budowlane, wreszcie wodne, o ile takowe inżynierom powiatowym zostaną przez Dyrekcje przekazane. Zarząd telefonami obejmą inżynierowie powiatowi narazie aż do objęcia tego zarządu przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów. Wreszcie załatwiać będą inżynierowie powiatowi w razie koniecznej potrzeby inne sprawy techniczne na żądanie dotyczących starostw i będą je informować na ich żądanie o swych zamierzeniach.

Art. 3. Kredyty przekazywać będą inżynierom powiatowym Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych. O asygnowaniu względnie wypłacie funduszów będą starostowie powiatowi zawiadamiani przez Okręgowe Dyr. Robót Publ.

Art. 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi bezzwłocznie w życie.

Minister: *G. Narutowicz.*

8. Rozporządzenie Ministra b Dzielnicy Pruskiej z dnia 10 lutego 1922 r. wprowadzające zm a y obowiązujących przepisów o organizacji prowincjonalnych władz admin stracyjnych ogólnego Zarządu, t. j. wojewodów i Urzędów wojewódzkich na obszarze b. Dzielnicy Prusaiej

(Dz. Ust. R. P. Nr. 22/22 r. poz. 188).

Wyciąg:

Na podstawie art. 6 c i d ustawy z d. 1 sierpnia 1919 roku o tymczasowej organizacji zarządu b. dzielnicy pruskiej (Dz. P. P. P. Nr. 64 poz. 385) zarządza się co następuje:

§ 1. Wojewoda sprawuje administrację Województwa w zakresie czynności poruczonych mu według §§ 8, 17, 18 i 19 ustawy o ogólnej administracji kraju z dnia 30 lipca 1883 r. (Zbiór ust. pr. str. 195) w związku z art. 8 ustawy z dnia 1-go sierpnia 1919 roku o tymczasowej organizacji zarządu b. dzielnicy pruskiej (Dz.

P. P. P. Nr. 64 poz. 385) oraz według innych obowiązujących przepisów przez przydzielonych urzędników, opracowujących czynności te z jego polecenia, pod jego odpowiedzialnością i według jego wskazówek w wydziałach:

1) prezydjalnym,
2) administracyjnym,
3) w miarę potrzeby—bezpieczeństwa publicznego,
4) samorządowym,
5) budżetowo-gospodarczym,
6) przemysłu i handlu,
7) robót publicznych,
8) pracy i opieki społecznej.

§ 21. Do zakresu działania robót publicznych należą: sprawy budowli nadziemnych, podziemnych, dróg wodnych, sprawy meljoracyjne, policja wodna i drogowa.

Wydział robót publicznych opracowuje sprawy w oddziałach:

1) budownictwa nadziemnego,
2) wodnego i drogowego, i
3) meljoracyjnego.

Naczelnicy oddziałów mają prawo i obowiązki byłych radców rejencyjnych i budownictwa według § 48 instrukcji rejencyjnej z dnia 23 października 1817 r. (Zb. ust. pr. str. 248).

§ 44. Wydziały: prezydjalny, bezpieczeństwa publicznego, samorządowy, budżetowo-gospodarczy, wojewódzki sąd administracyjny, wojewódzka rada administracyjna i wydział administracyjny z wyłączeniem oddziałów wymienionych w par. 16 należą do resortu spraw wewnętrznych, wydział przemysłu i handlu do resortu przemysłu i handlu, wydział robót publicznych do resortu robót publicznych, wydział pracy i opieki społecznej do resortu pracy i opieki społecznej, wydział dóbr państwowych i wojewódzka dyrekcja lasów do resortu rolnictwa i dóbr państwowych, wydział zdrowia publicznego (wojewódzki urząd zdrowia publicznego) do resortu zdrowia publicznego, wydział mierniczy do resortu robót publicznych, wyższy urząd ubezpieczeń i urząd rent wojskowych do resortu pracy i opieki społecznej, a z oddziałów wymienionych w § 16 wyznaniowy do resortu wyznań religijnych, kultury i sztuki do resortu kultury i sztuki, rybacki, weterynaryjny i administracji rolnej do resortu rolnictwa i dóbr państwowych.

Minister b. Dzielnicy Pruskiej: *Wybicki.*

9. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 30 V. 21 Nr. II—2700 o utworzeniu państwowych zarządów drogowych dla administrowania drogami państwowemi i (czasowo) b. krajowemi na obszarze b. Galicji.

Streszczenie.

Dla zarządu drogami państwowemi i czasowo drogami b. państwowemi oraz b. krajowemi zostały utworzone państwowe zarządy drogowe, działające na terenie jednego, dwóch lub trzech powiatów, a mianowicie:

I. W Województwie Krakowskiem:

1) W Krakowie dla powiatów Krakowskiego północnego i południowego i Wielickiego,
2) w Bochni dla powiatów Bocheńskiego i Brzeskiego,
3) w Wadowicach dla powiatów Wadowickiego i Myślenickiego,
4) w Oświęcimiu dla powiatów Oświęcimskiego i Chrzanowskiego,
5) w Tarnowie dla powiatów Tarnowskiego, Dąbrowskiego i Pilzneńskiego,
6) w Nowym Sączu dla powiatów Nowo-Sądeckiego, Grybowskiego i Limanowskiego,
7) w Nowym Targu dla powiatów Nowotarskiego, Orawy i Spisza,
8) w Białej dla powiatów Bialskiego i Żywieckiego,
9) w Mielcu dla powiatów Mieleckiego i Ropczyckiego,
10) w Jaśle dla powiatów Jasielskiego i Gorlickiego.

II. W Województwie Lwowskiem.

1) We Lwowie dla powiatów Lwowskiego i Bóbreckiego,
2) w Drohobyczu dla powiatu Drohobyckiego,
3) w Samborze dla powiatu Samborskiego, Rudeckiego i Starosamborskiego,
4) w Jaworowie dla powiatów Jaworowskiego, Gródeckiego (Gródek Jagielloński) i Mościskiego,
5) w Żółkwi dla powiatów Żółkiewskiego i Sokalskiego,
6) w Przemyślu dla powiatów Przemyskiego i Dobromilskiego,
7) w Jarosławiu dla powiatów Jarosławskiego, Łańcuckiego i Przeworskiego,

8) w Rawie Ruskiej dla powiatów Rawskiego-Ruskiego i Cieszanowskiego,

9) w Sanoku dla powiatów Sanockiego i Liskiego,

10) w Rzeszowie dla powiatów Rzeszowskiego, Kolbuszowskiego i Strzyżowskiego,

11) w Tarnobrzegu dla powiatów Tarnobrzeskiego i Niskiego,

12) w Krośnie dla powiatów Krośnieńskiego i Brzozowskiego.

III. W Województwie Stanisławowskiem.

1) W Stanisławowie dla powiatów Stanisławowskiego i Tłumackiego,

2) w Kołomyji dla powiatów Kołomyjskiego, Horodeńskiego i Pieczeniżyńskiego,

3) w Nadwórnej dla powiatów Nadwórniańskiego i Bohorodczańskiego,

4) w Kałuszu dla powiatów Kałuskiego i Dolińskiego,

5) w Rohatynie dla powiatów Rohatyńskiego i Żydaczowskiego,

6) w Śniatynie dla powiatów Śniatyńskiego i Kosowskiego,

7) w Stryju dla powiatów Stryjskiego i Skolskiego,

8) w Turce dla powiatu Turkowskiego.

IV. W Województwie Tarnopolskiem.

1) W Tarnopolu dla powiatów Tarnopolskiego, Skalskiego i Zbaraskiego,

2) w Czortkowie dla powiatów Czortkowskiego, Husiatyńskiego i Trembowelskiego,

3) w Buczaczu dla powiatów Buczackiego i Podhajeckiego,

4) w Brzeżanach dla powiatów Brzeżańskiego i Przemyślańskiego,

5) w Złoczowie dla powiatów Złoczowskiego, Brodzkiego i Zborowskiego,

6) w Zaleszczykach dla powiatów Zaleszczyckiego i Borszczowskiego,

7) w Kamionce Strumiłłowej dla powiatów Kamionkowskiego i Radziechowskiego.

10. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 12 lipca 1922 r., określające kwalifikacje, wymagane od samorządowej służby drogowej.

(Dz. U. R. P. Nr. 64/22 r. poz. 579).

Na zasadzie art. 17 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr. 6 poz. 32) zarządza się co następuje:

A. Personel techniczny (inżynierowie i technicy).

§ 1. Kierownicy zarządów drogowych wojewódzkich, okręgowych, powiatowych lub miejskich, kierownicy robót przy utrzymaniu oraz przy budowie dróg lub mostów, winni posiadać wyższe wykształcenie techniczne. Za wyższe wykształcenie techniczne uważane jest ukończenie zakładów naukowych technicznych wyższych, wymienionych w art. 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 1920 r. o dodatkach za wysługę lat, względnie trzechlecia za studja wyższe i dodatku drożyźnianego do płacy zasadniczej funkcjonarjuszów państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 521).

§ 2. Personel techniczny pomocniczy, jak zastępcy kierowników zarządów drogowych okręgowych lub powiatowych, kierowników robót przy utrzymaniu oraz przy budowie dróg i mostów, personel techniczny biurowy i wykonawczy winien posiadać możliwie wyższe, a przynajmniej średnie wykształcenie techniczne.

Jako średnie wykształcenie techniczne uważane jest ukończenie średniej szkoły technicznej polskiej lub równorzędnej zagranicznej.

O równorzędności zagranicznych średnich szkół technicznych decyduje w każdym poszczególnym wypadku Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

Jako średnie wykształcenie techniczne uważa się również ukończenie kursów konduktorów drogowych przy b. Wydziale Krajowym we Lwowie, uzyskanie w Rosji przed 1 października 1917 r. tytułu technika komunikacji w Ministerstwie Komunikacji lub technika budowlanego z prawem prowadzenia robót budowlanych w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, wreszcie ukończenie takich

kursów zawodowych, które Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych uzna za równorzędne z ukończeniem średniej szkoły technicznej.

§ 3. W razie braku odpowiednich kandydatów z wyższem wykształceniem technicznem, stanowiska kierowników zarządów drogowych okręgowych, powiatowych lub miejskich lub samodzielnych kierowników przy budowie dróg lub prostszej konstrukcji mostów mogą zajmować osoby ze średniem wykształceniem technicznem, o ile z zakresu techniki i administracji drogowej posiadają praktykę najmniej dziesięcioletnią.

§ 4. Personel techniczny drogowy, wymieniony w §§ 1, 2 i 3, winien złożyć w ciągu roku od daty powołania egzamin przed właściwemi ze względu na miejsce zamieszkania komisjami, które powoływane będą przez wojewodę.

Komisje egzaminacyjne składać się mają z dwóch urzędników Wojewódzkiej Okręgowej Dyrekcji robót publicznych o wyższem wykształceniu technicznem oraz z jednego urzędnika województwa z wykształceniem prawniczem.

W tych województwach, w których nie istnieją Okręgowe Dyrekcje robót publicznych, do komisji egzaminacyjnej powołuje wojewoda dwóch inżynierów drogowych ze służby drogowej państwowej, bądź z samorządowej, będących na poważniejszych stanowiskach w służbie drogowej w obrębie danego województwa i dobrze obznajmionych z ustawami i przepisami, stanowiącemi program egzaminu. Przewodniczy komisji stanowiskiem najwyższy członek komisji, w razie równości stanowisk — członek komisji, wyznaczony przez wojewodę.

§ 5. Egzaminy personelu technicznego drogowego, bez względu na ilość zgłaszających się kandydatów, którzy mają składać w województwie (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych) stosowne podania o dopuszczeniu do egzaminu, winny odbywać się w styczniu, kwietniu, lipcu i październiku.

O terminie wyznaczonym przez województwo (Okręgową Dyrekcję robót publicznych) winno być zawczasu zawiadomione Ministerstwo Robót Publicznych.

§ 6. Na program egzaminu składają się:

1) znajomość kompetencji władz administracyjnych państwowych i samorządowych, zwłaszcza działających w pierwszej i drugiej instancji;

2) znajomość ustaw, rozporządzeń i okólników władz państwowych i samorządowych, tyczących się budowy i utrzymania dróg publicznych, jakoteż obejmujących przepisy porządkowe na tych drogach.

§ 7. Egzamin odbywa się ustnie. O wyniku rozstrzyga większość głosów.

O ile komisja egzaminacyjna uzna, że wiadomości egzaminowanego są niedostateczne, ma oznaczyć termin, w którym egzaminowany może być dopuszczony do ponownego egzaminu, względnie do zdawania egzaminu po raz trzeci.

Gdy egzaminowany w trzecim terminie nie wykaże odpowiednich wiadomości, winien być zwolniony ze służby drogowej.

§ 8. Od uchwał komisji egzaminacyjnej niema odwołania. Uchwała winna być spisana protokularnie i podana do wiadomości władzy samorządowej, przy której egzaminowany pełni służbę próbną.

Na podstawie uchwały komisji egzaminacyjnej wojewoda wydać ma egzaminowanemu stosowne zaświadczenie.

§ 9. Od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia wymieniony w §§ 1, 2 i 3 personel techniczny może być przyjmowany na stałą służbę (stabilizowany) tylko w tym razie, jeżeli odbędzie rok próbnej służby i złoży egzamin przepisany w §§ 4, 5, 6, 7 i 8 niniejszego rozporządzenia.

Egzamin nie obowiązuje tych funkcjonarjuszy drogowych, którzy powołani zostali do stałej służby drogowej przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia.

B. Personel linjowy (dozorcy drogowi i mostowi oraz dróżnicy).

§ 10. Dozorcy drogowi i mostowi winni posiadać wykształcenie w zakresie przynajmniej czterech klas szkoły powszechnej lub równoznacznej, udowodnić przynajmniej jednoroczną służbę prowizoryczną drogową i ukończyć kursa dla dozorców drogowych, organizowane przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych lub przez związki samorządowe w porozumieniu z wymienionymi Ministerstwami.

Obwieszczenia w „Monitorze Polskim“ i w prasie codziennej podadzą do powszechnej wiadomości czas i miejsce urządzenia powyższych kursów.

§ 11. Dozorcy drogowi i mostowi przed przyjęciem na służbę powinni przedstawić świadectwo lekarskie, że nie mają wad i braków fizycznych, któreby przeszkadzały do pełnienia służby drogowej.

§ 12. Dozorcy drogowi i mostowi, którzy nie posiadają kwalifikacji, wymienionych w §§ 10 i 11, nie mogą być mianowani na stałe (stabilizowani).

Wyjątek stanowią dozorcy drogowi i mostowi, którzy przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia ukończyli czterdzieści lat życia, pozostają w służbie samorządowej prowizorycznej przynajmniej trzy lata i udowodnią dostateczne uzdolnienie.

Rozporządzenie niniejsze nie tyczy się również dozorców drogowych i mostowych, zamianowanych na stałe przed wydaniem niniejszego rozporządzenia, a nie posiadających kwalifikacji, wymaganych w §§ 10 i 11.

§ 13. Przy przyjmowaniu na stanowiska dozorców drogowych i mostowych, przy równorzędnych kwalifikacjach pierwszeństwo mają wysłużeni podoficerowie wojsk polskich, mający za sobą nienaganną służbę wojskową.

Podoficerowie wojsk inżynierskich mają pierwszeństwo przed podoficerami innych rodzajów broni.

§ 14. Dozorcy drogowi i mostowi winni posiadać znajomość ustaw i przepisów porządkowych na drogach publicznych, zwłaszcza znajomość postępowania karnego przy wykonywaniu tych ustaw i przepisów.

Nieznajomość tych ustaw może być przyczyną zwolnienia nawet dozorców stałych; zwolnienie następuje z zachowaniem przepisów o służbie samorządowej.

§ 15. Na stałych dróżników winni być przyjmowani przedewszystkiem wysłużeni żołnierze wojsk polskich, umiejący czytać i pisać i mający dobrą opinję ze służby wojskowej, a dopiero w braku takich kandydatów inne osoby, obeznane z robotami drogowemi. Przy równych innych kwalifikacjach znajomość rzemiosł, potrzebnych do robót drogowych, jak np.: murarstwa, ciesielstwa, kowalstwa i t. p. daje kandydatowi pierwszeństwo do zajęcia posady dróżnika.

§ 16. Kandydaci na dróżników winni przedstawić świadectwo lekarskie, stwierdzające, że nie posiadają wad i braków fizycznych, któreby im przeszkadzały w pełnieniu służby.

§ 17. Kandydat na stałego dróżnika może być przyjęty dopiero po upływie roku służby próbnej i po stwierdzeniu przez kierownika właściwego zarządu drogowego znajomości obowiązujących na drogach przepisów porządkowych.

§ 18. Personel techniczny drogowy obowiązany jest czuwać, aby dozorcy i dróżnicy znali obowiązujące przepisy porządkowe na drogach publicznych.

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

Minister Robót Publicznych: *Ziemiński.*

11. Okólnik Ministra robót publicznych z dnia 5 grudnia 1922 r. N. XI—2592 do wszystkich Województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) w przedmiocie kwalifikacyj służby na drogach państwowych.

DO WSZYSTKICH WOJEWÓDZTW
(Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych).

Do czasu ustalenia specjalnych wymagań od kandydatów na poszczególne stanowiska urzędników i na posady niższych funkcjonarjuszy państwowych po myśli art. 11 i 90 ustawy z dnia 17-go lutego 1922 r. o państwowej służbie (Dz. U. R. P. Nr. 21 poz. 164) zarządza się co następuje:

Przy ocenianiu kwalifikacji kandydatów na stanowiska urzędników i posady niższych funkcjonarjuszów w państwowej służbie drogowej stosować należy w drodze analogji postanowienia rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 12 lipca 1922 r., określające kwalifikacje, wymagane od samorządowej służby drogowej (Dz. U. R. P. № 64 poz. 579).

Z uwagi jednak na to, że rozporządzenie, określające kwalifikacje, wymagane od samorządowej służby drogowej sprzeczne jest w niektórych postanowieniach z ustawą o państwowej służbie cywilnej, przeto zauważa się, co następuje:

Postanowienia § 3 powołanego rozporządzenia Ministra Robót Publicznych o kwalifikacjach, wymaganych od samorządowej służby drogowej, po wydaniu przez Radę Ministrów w myśl 11 art., ustęp przedostatni, ustawy o państwowej służbie cywilnej—rozporządzenia ustalającego wymagania wyższego wykształcenia do uzyskania pewnych stanowisk w państwowej służbie drogowej, nie zwol-

nią kandydatów na te stanowiska od uzyskania, przepisanego w art. 11, ust. ostatni, ustawy o państwowej służbie cywilnej, specjalnego zezwolenia Rady Ministrów.

Egzamina przewidziane w § 4 powołanego rozporządzenia Ministra R. P. nie zwolnią kandydatów od specjalnych wymagań i ewentualnych egzaminów, jakie w myśl art. 11, ust. przedostatni, względnie art. 116 ustawy o państwowej służbie cywilnej wprowadzi Rada Ministrów przy przyjmowaniu, względnie ustalaniu wszystkich funkcjonarjuszy państwowych.

Przyjmowanie na stałą służbę w państwowej służbie drogowej (stabilizowanie) przewidziane w powołanem rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych może mieć miejsce tylko z zastrzeżeniami, wyszczególnionemi w art. 116 powyższej ustawy o państwowej służbie cywilnej, względnie w art. 6 noweli z dnia 28 lipca 1922 r. do tej ustawy (Dz. U. R. P. № 67 poz. 606).

Minister *Łopuszański.*

12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 maja 1920 r. w przedmiocie stosunku służbowego inżynierów drogowych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 47/20 r. poz. 289).

Art. 1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13.XI.1919 r. (Dz. Ust. № 90 p. 488 i 489), normujące stosunek Starostw do inżynierów drogowych, zmienia się w myśl art. 6 dekretu z 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. P. Nr. 14 poz 149) o tyle, że do czasu wprowadzenia w życie nowej ustawy drogowej, inżynierowie drogowi przydzieleni do wydziałów powiatowych dla prowadzenia gospodarki drogowej, podlegają tymże wydziałom powiatowym.

Art. 2. W sprawach technicznych inżynierowie drogowi podlegają bezpośrednio Dyrekcjom Okręgowym robót publicznych, wchodzącym w skład Województwa.

W sprawach administracyjnych, wymagających znajomości techniki drogowej, inżynierowie drogowi są obowiązani dawać swoją opinję na żądanie Starostw.

Art. 3. Djety i inne wydatki osobowe oraz rzeczowe dla inżynierów drogowych i ich pomocników ponosi Ministerstwo Robót Publicznych ze swego budżetu.

Prezydent Ministrów: *L. Skulski,* Minister Robót Publicznych: *Kędzior,* Minister Spraw Wewnętrznych: *S. Wojciechowski.*

13. Rozporządzenie Prezydenta Ministrów i Ministra Skarbu z dnia 5 sierpnia 1920 r. w sprawie przyznania państwowym funkcjonarjuszom niższym płac zasadniczych poszczególnych stopni płacy, przewidzianych w artykule 14 Ustawy o uposażeniu urzędników i państwowych funkcjonarjuszów niższych z dnia 13 lipca 1920 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 77/20 r. poz. 526).

Wyciąg.

Art. 1. Aż do czasu zaliczenia posad urzędowych niższych funkcjonarjuszów państwowych do poszczególnych stopni płacy, przewidzianych w artykule 14 Ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. (Dz. U. R. P. № 65 poz. 429) — przyznaje się w wykonaniu art. 20 pkt. lb, pkt. 2e, i pkt. 3b, powyższej Ustawy funkcjonarjuszom niższym płace następujących stopni płacy z odpowiednim dodatkiem drożyźnianym.

V. W dykasterjach Ministerstwa Robót Publicznych.

na obszarze byłych zaborów rosyjskiego i austrjackiego:

a) dróżnikom 2 klasy, pomocnikom palaczy, stróżom, niewykwalifikowanym dozorcom mostów 2-ej klasy, strażnikom rzecznym i meljoracyjnym 2-ej klasy, wytycznym 2-ej klasy, stróżom przystaniowym, strażnikom wałowym — płacę pierwszego (1) stopnia,

b) dróżnikom 1-ej klasy, palaczom, niewykwalifikowanym dozorcom mostów 1-ej klasy, strażnikom rzecznym i meljoracyjnym 1-ej klasy, wytycznym 1-ej klasy, dozorcom przystaniowym—płacę drugiego (2) stopnia,

c) magazynierom, niewykwalifikowanym pomocnikom technicznym, dozorcom drenarskim 2-ej klasy — płacę trzeciego (3) stopnia,

d) pomocnikom maszynistów i szoferów, drogomistrzom 6 ej klasy, dozorcom drenarskim 1-ej klasy, pomocnikom palaczy okrętowych, majtkom—płacę czwartego (4) stopnia,

e) maszynistom i szoferom 4 klasy, kwalifikowanym dozorcom mostów i majstrom 3-ej klasy, drogomistrzom 5-ej klasy, dozorcom robót wodnych 3-ej klasy, palaczom okrętowym, starszym majtkom—płacę piątego (5) stopnia.

f) maszynistom i szoferom 3-ej klasy, kwalifikowanym dozorcom mostów i majstrom 2-ej klasy, drogomistrzom 4-ej klasy, kwalifikowanym pomocnikom technicznym 4-ej klasy, dozorcom robót

wodnych 2-ej klasy, pomocnikom werkmistrzów, bagiermistrzów, maszynistów okrętowych, sterników i motorniczych—płacę szóstego (6) stopnia.

g) maszynistom i szoferom 2-ej klasy, kwalifikowanym dozorcom mostów i majstrom 1-ej, drogomistrzom 3 ej klasy, kwalifikowanym pomocnikom technicznym 3-ej klasy, dozorcom robót wodnych 1-ej klasy, bagiermistrzom 3-ej klasy, werkmistrzom 3 ej klasy, maszynistom okrętowym 3-ej klasy, sternikom 3-ej klasy, motorniczym 2 ej klasy—płacę siódmego (7) stopnia.

h) maszynistom i szoferom 1-ej klasy, drogomistrzom 2 ej klasy, kwalifikowanym pomocnikom technicznym 2-ej klasy, konduktorom meljoracyjnym 3-ej klasy, nadzorcom rzek 3-ej klasy, bagiermistrzom 2-ej klasy, werkmistrzom 2-ej klasy, maszynistom okrętowym 2-ej klasy, sternikom 2-ej klasy, motorniczym 1-ej klasy—płacę ósmego (8) stopnia.

i) drogomistrzom 1-ej klasy, kwalifikowanym pomocnikom technicznym 1-ej klasy, konduktorom meljoracyjnym 2-ej klasy, nadzorcom rzek 2-ej klasy, bagiermistrzom 1-ej klasy, sternikom 1-ej klasy—płacę dziewiątego (9) stopnia.

Prezydent Ministrów: *Witos*. Minister Skarbu: *W. Grabski*.

14. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 8 listopada 1921 r. Nr. XI — 2400 w sprawie oznak służby drogowej.

DO WSZYSTKICH WOJEWÓDZTW
(Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych).

Wobec potrzeby wykonywania przepisów porządkowych na drogach publicznych ustalam następujące oznaki funkcjonarjuszy drogowych na drogach państwowych i samorządowych.

1. Jako godło służby drogowej na czapki zatwierdzam załączony do niniejszego okólnika znak, wykonany z metalu żółtego, w wielkości skali rysunku.

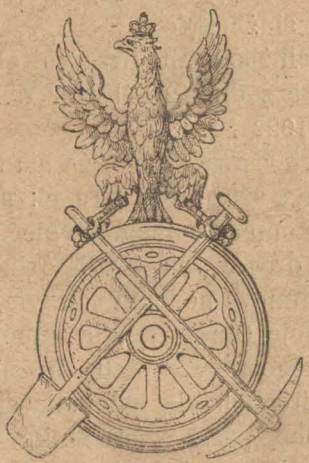
2. Znak ten umieszczony być powinien na przodzie czapki mundurowej wszystkich funkcjonarjuszy drogowych na pasku czapki tak, aby orzeł wystawał ponad pasek czapki.

3. Czapki dla funkcjonarjuszy i urzędników drogowych ustala się typu rogatywki koloru ciemnobronzowego z nieokutym daszkiem z amarantowemi wypustkami.

4. Dla oznaczenia stopnia służbowego na czapce:

a) dla dróżników, stróżów, woźnych, gońców i t. p. oprócz godła wymienionego w p. 1 niniejszego okólnika umieszcza się na guzikach metalowych żółtych z orłem na przodzie czapki nad daszkiem zwykły rzemyk żółty.

b) dla dozorców drogowych (drogomistrzów) dozorców mostowych, maszynistów, szoferów i t. p. umieszcza się na przodzie czapki nad daszkiem na guzikach metalowych żółtych z orłem sznurek pleciony amarantowy.



c) dla techników i inżynierów umieszcza się na przodzie czapki nad daszkiem na guzikach metalowych, żółtych z orłem sznurek pleciony złoty.

5. Mundury podróżne oraz płaszcze, ich krój, kolor i t. d. ustalone zostaną w przyszłości.

6. W czasie przejściowym mogą być donaszane przez służbę drogową czapki obecne aż do zupełnego ich zużycia; jedynie winno być na nich przytwierdzone podług typu ustalonego w punkcie 1 godło służby drogowej.

Okólnik niniejszy zechce Dyrekcja zakomunikować wszystkim Zarządom drogowym państwowym oraz interesowanym Związkom samorządowym.

Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz.*

15. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 24 lutego 1922 r. № XI — 345 w sprawie legitymacji dla służby drogowej.

DO WSZYSTKICH WOJEWÓDZTW
(Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych).

W myśl art. 19 i 20 ustawy z dn. 7.X.21 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (D. U. R. P. № 89 poz. 656, 1921 r.) zaprzysiężeni funkcjonarjusze drogowi, którzy mają czuwać nad przestrzeganiem tych przepisów, powinni być zaopatrzeni w stosowne oznaki służbowe i legitymacje, uprawniające ich do wykonywania obowiązków służbowych.

Sprawę oznak służbowych uregulował okólnik Ministerstwa ogłoszony w Monitorze z dn. 12.XII.1921 r. Nr. 282*) i okólnik Ministerstwa z dn. 10.I.1922 Nr. XI—45.

Co do legitymacji zarządza się, że stali urzędnicy państwowi, którzy złożyli przysięgę służbową jako to: personel techniczny Dyrekcji Okręgowej wykonujący inspekcyjne czynności na drogach, kierownicy zarządów drogowych, powiatowi inżynierowie drogowi, ich zastępcy oraz technicy powinni otrzymywać legitymacje wystawione przez Dyrekcje Okręgowe, a konduktorzy drogowi, drogomistrze, dozorcy drogowi oraz stali dróżnicy, którzy mają przydzielone odcinki na drogach dla pełnienia służby mają otrzymywać legitymacje wystawione przez kierowników zarządów drogowych.

Tym niższym funkcjonarjuszom mogą być wydawane legitymacje dopiero po zaznajomieniu ich z przepisami porządkowemi i po zaprzysiężeniu ich przed państwowym inżynierem drogowym, o ile są funkcjonarjuszami państwowymi, a przed przewodniczącym wydziału powiatowego sejmiku, (prezesem Rady Powiatowej, Komisarzem rządowym), o ile są funkcjonarjuszami komunalnymi, według następującej roty:

„Przysięgam Panu Bogu Wszechmogącemu, że na powierzonem mi stanowisku służbowem będę Rzeczypospolitej Polskiej zawsze wiernie służyć, mając w równem zachowaniu wszystkich obywateli kraju.

Będę pilnie strzec przepisów prawa, gorliwie i sumiennie spełniać obowiązki służbowe, polecenia mych przełożonych wykonywać dokładnie a tajemnicy służbowej dochowam.

Tak mi dopomóż Bóg".

*) Patrz str. 54.

Od funkcjonarjuszów zwolnionych ze służby lub tych, którzy przestają pełnić obowiązki wykonywania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ustawy z dn. 7.X.1921 r., należy legitymację odbierać.

Wszystkie Dyrekcje Okręgowe oraz zarządy drogowe, upoważnione do wydania legitymacji, obowiązane są do szczegółowego prowadzenia wykazów wystawionych legitymacji z oznaczeniem daty i numeru wydania jakoteż i osoby otrzymującej legitymacje.

Z zamawianiem druków legitymacji należy się na razie wstrzymać, gdyż Ministerstwo zarządza równocześnie dostawę odpowiedniej ilości legitymacji w drukarni państwowej, a po ich dostarczeniu zawiadomi Dyrekcje o warunkach i sposobie ich otrzymania.

Minister w z. *Rybczyński.*

WZÓR LEGITYMACJI.

.....

Nr. legitymacji.....

.....

LEGITYMACJA

upoważniająca do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych.

.....

ważna do końca roku bieżącego 192.....

dla .....

.....

Podpis właściciela legitymacji: .....

Miejsce pieczęci

.....dn.....1922 r.

UWAGA: Właściciel legitymacji jest obowiązany mieć ją zawsze przy sobie w czasie pełnienia obowiązków służbowych i okazywać takową na żądanie władz przełożonych i tych wszystkich, których pociąga do odpowiedzialności za przekroczenie przepisów porządkowych.

16. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 18 marca 1921 r. Nr. XII — 170, wydany w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w przedmiocie ustalenia sieci dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, stosownie do ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 6/21 r. poz. 32) o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej.

(Monitor Polski Nr. 76/21 r.).

(Do PP. Wojewodów w Warszawie, Łodzi, Kielcach, Lublinie i Białymstoku. Do Generalnego Delegata Rządu we Lwowie. Do Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych w Warszawie, Łodzi, Kielcach, Lublinie, Białymstoku, Krakowie i Lwowie).

I. W sprawie ustalenia sieci dróg wojewódzkich.

1. W myśl art. 35 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 6/21) uchwały co do ustalenia sieci dróg wojewódzkich mają być powzięte przez samorządowe związki wojewódzkie, bądź też, o ile do tego czasu te związki nie powstaną, na terenie b. Zaboru Rosyjskiego—przez Rady Wojewódzkie, a na terenie b. Zaboru Austrjackiego — przez Tymczasowy Wydział Samorządowy (Dz. Ust. Nr. 11/20 r., p. 61 i Nr. 117/20 r. p. 768),—w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, t. j. do dnia 15 lipca 1921 r.

2. Dla ułatwienia w tym względzie pracy samorządowych związków wojewódzkich, względnie Rad wojewódzkich lub Tymczasowego Wydziału Samorządowego polecam właściwym Dyrekcjom Okręgowym Robót Publicznych opracować projekt sieci dróg wojewódzkich w porozumieniu z przedstawicielami urzędu wojewódzkiego, władz wojskowych, kolejowych, pocztowych, Rolnictwa i Dóbr Państwa, oraz Przemysłu i Handlu, z drugiej zaś strony w porozumieniu z przedstawicielami zrzeszeń rolniczych, technicznych, przemysłowych, handlowych i t. p.

Projekt winien być sporządzony na mapie w podziałce 1:300.000 z załączeniem wykazu dróg, w którym mają być wymienione wszystkie drogi proponowane jako wojewódzkie z podaniem punktów początkowych, ważniejszych pośrednich i końcowych oraz długości tych dróg.

3. Na zasadzie art. 1 Ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. do kategorji dróg wojewódzkich winny być zaliczone drogi, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla województw: powinny tu być zaliczone drogi, łączące stolicę województwa ze stolicami sąsiednich województw oraz z ważniejszemi punktami tegoż województwa i sąsiednich oraz wogóle takie drogi, które mają znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla znaczniejszych obszarów województwa, naprzykład dla dwóch powiatów lub więcej; mogą to być zarówno drogi bite, jak gruntowe. Nie powinny tu być zaliczone drogi, mające miejscowe znaczenie dla obszarów mniejszych, np. dla jednego powiatu lub dla obszaru, odpowiadającego obszarowi powiatu, a położonego w dwóch powiatach. Sieci dróg wojewódzkich winny być należycie powiązane w sąsiadujących z sobą województwach: w tym celu projekty sieci dróg wojewódzkich, opracowane przez Dyrekcje Robót Publicznych przed uchwaleniem winny być komunikowane sąsiednim województwom w celu uzgodnienia.

4. Uchwalone projekty sieci dróg wojewódzkich z dołączeniem wykazu tych dróg winny być przedstawione do Ministerstwa Robót Publicznych do zatwierdzenia.

II. W sprawie ustalenia sieci dróg powiatowych.

5. Województwa (Okręgowe Dyr. Rob. Publicznych) winny w ciągu 14 dni od dnia uchwalenia sieci dróg wojewódzkich zawiadomić poszczególne powiatowe związki samorządowe, które drogi uznane zostały jako wojewódzkie i wezwać te związki do powzięcia uchwał o ustaleniu sieci dróg powiatowych w terminie nie późniejszym, niż 15 stycznia 1922 r.

6. O ile z powodu nieistnienia lub rozwiązania organów uchwałodawczych powiatowego związku samorządowego w czasie do 15 stycznia 1922 r. związek ten nie będzie mógł powziąć powyższej uchwały, sieć dróg powiatowych ustali władza powołana w myśl obowiązujących przepisów do sprawowania tymczasowego zarządu sprawami komunalnemi powiatu po zasięgnięciu opinji przedstawicieli powiatowych urzędów państwowych i stowarzyszeń społecznych: zrzeszeń rolniczych, handlowych, technicznych, przemysłowych i t. p.

7. Na zasadzie art. 1 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. do kategorji dróg powiatowych mogą być zaliczane drogi posiadające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla powiatów.

Winny tu być zaliczane przedewszystkiem drogi łączące miasta powiatowe ze sobą lub z ważnemi punktami tegoż powiatu lub sąsiednich oraz wogóle takie drogi, które posiadają znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne przynajmniej dla większej części powiatu; nie powinny tu być zaliczone drogi, mające znaczenie miejscowe dla obszarów stanowiących mniejszą część powiatu.

Sieci dróg powiatowych winny się łączyć z drogami powiatów sąsiednich. W tym celu projekty sieci dróg powiatowych winny być komunikowane sąsiednim związkom samorządowym powiatowym w celu ich uzgodnienia.

8. Wykazy dróg, uznanych przez samorządowe związki powiatowe za powiatowe, z podaniem ich długości wraz z schematycznemi mapami tych dróg w podziałce 1/300,000 lub 1/200.000, mają być przedstawione do właściwych województw (Dyr. Okręg. Rob. Publ.) do zatwierdzenia. Po zatwierdzeniu przez województwa odpisy wykazów wraz z mapami mają być przedstawione Ministerstwu Robót Publicznych.

III. W sprawie ustalenia sieci dróg gminnych.

9. Samorządy gminne ustalą w terminie do 15 stycznia 1922 r. sieć dróg gminnych po otrzymaniu od właściwych powiatowych związków samorządowych zawiadomienia, które drogi zostały uznane za wojewódzkie i powiatowe.

O ile z powodu nieistnienia lub rozwiązania rady gminnej, względnie miejskiej w czasie do 15-go stycznia 1922 r. rady gminne względnie miejskie nie będą mogły powziąć powyższej uchwały, sieć dróg gminnych ustalą władze powołane w myśl obowiązujących przepisów do sprawowania tymczasowego zarządu gmin, względnie miast.

10. Do sieci dróg gminnych winny być zaliczone wszystkie drogi publiczne nie zaliczone do kategorji dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych.

Samorządy gminne ustalą na zasadzie art. 19, ustęp 3 i art. 23 ustawy, które drogi gminne mają znaczenie ekonomiczno-komuni-

kacyjne dla całej gminy lub jej większej części i będą budowane i utrzymywane na koszt gminy, oraz które drogi gminne, jako mające podrzędne miejscowe znaczenie, będą budowane i utrzymywane tylko przez interesowanych mieszkańców gminy, np. poszczególne wioski, administracje dóbr i t. p.

11. Uchwały gmin wiejskich i gmin miejskich nie wyłączonych z powiatów wraz z wykazami dróg gminnych winny być przedstawione do Wydziałów powiatowych do zatwierdzenia. Odpisy zatwierdzonych wykazów dróg gminnych wydziały powiatowe przedstawią Okręgowym Dyrekcjom Robót Publicznych wraz ze sporządzonemi przez się mapami tych dróg.

Uchwały gmin miejskich, wyłączonych z powiatów i gmin, posiadających własne statuty, winny być przedstawione wraz z wykazami i mapami do Województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) do zatwierdzenia.

V. W sprawie nadzoru nad wykonaniem niniejszego okólnika i prowadzenia wykazów dróg.

12. Wykonania niniejszego rozporządzenia mają dopilnować:

1) Co do ustalenia sieci dróg gminnych — samorządowe związki powiatowe, a tam, gdzie związki te nie działają — władze administracyjne I-ej instancji.

2) Co do ustalenia sieci dróg powiatowych — Województwa (Okręgowe Dyrekcje Rob. Publ.).

3) Co do ustalenia sieci dróg wojewódzkich — Ministerstwo Robót Publicznych (Departament dróg i mostów).

Wymienione wyżej w p. 1, 2 i 3 instytucje i urzędy w razie potrzeby dokonają ustalenia sieci dróg w zastępstwie właściwych Związków Samorządowych, o ile te niniejszego rozporządzenia nie wykonają.

13. Ministerstwo Robót Publicznych (Departament dróg i mostów) prowadzić będzie wykazy dróg państwowych, Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych — wykazy dróg wojewódzkich i powiatowych, powiatowe zaś związki samorządowe—wykazy dróg gminnych.

Wykazy te winny być niezwłocznie uzupełniane w miarę wprowadzanych zmian do sieci dróg i winny zawierać:

1) Oznaczenie kierunku drogi (punkty końcowe i ważniejsze pośrednie).

2) Długość drogi w kilometrach.

3) Odpisy uchwał odnośnego związku samorządowego, należycie poświadczone, na podstawie których dane drogi są zaliczone do pewnej kategorji.

Minister Robót Publicznych (—) *G. Narutowicz.*

17. Wykaz zatwierdzonych przez M. R. P. sieci dróg wojewódzkich w województwach: Warszawskiem, Łódzkiem, Kieleckiem, Lubelskiem, Białostockiem, Krakowskiem, Lwowskiem, Stanisławowskim i Tarnopolskiem.

UWAGA. Sieć dróg w wykazie wymieniona będzie uzupełniona).

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu
	km.
Województwo warszawskie	
Warszawa—Góra Kalwarja—Warka—gr. Woj.—(Radom)	52
Warszawa—Pruszków—Grodzisk—Żyrardów	37
(Warszawa—Modlin)—Zakroczym—Wyszogród—Płock	71
Ocztynia—Kowal	25
Grójec—Nowe Miasto—gr. Woj.—(Kielce)	43
Nowe Miasto—Rawa—gr. Woj.—(Jeżów—Łódź)	47
Góra Kalwarja — Grójec — Żyrardów—Sochaczew; Ruszki—Gombin—Łąck—(Płock).	137
Zawady — Skierniewice—Jamno — (Łowicz)	50
Łowicz — gr. Woj. — (Piątek—Łęczyca)	29
Kutno—gr. Woj.—(Łęczyca)	4
Brześć Kujawski — Radziejów—gr. Woj.—(Inowrocław)	30
Płock — Chalin — Dyblin — Szpetal Górny	50
Lipno—Lubicz—gr. Woj.—(Toruń)	38
Rypin — Osiek — gr. Woj.—(Brodnica)	14
Rypin—Żuromin—Mława	71
(Płock)—Bielsk—Drobin—Ciechanów — Pułtusk — Wyszków—gr. Woj. (Łochów—Węgrów—Siedlce)	144
(Płock)—Goślice — Góra; Płońsk—Nowe Miasto — Nasielsk — Pułtusk	60
Płońsk—Glinojeck—Mława	59
Modlin—Serock—Wyszków z odnogą Dembe—Michałów	64
Przasnysz — Drążdżewo — Baranowo—(gr. Woj.—Myszyniec)	36
(Ostrów)—gr. Woj.—Różan; Sieluń—Krasnosielc—Chorzele	57
Góra Kalwarja—Celestynów—Kołbiel—Mińsk Mazow.—gr. Woj. (Łochów—Ostrów)	81
(Garwolin — Borowo) — gr. Woj.—Chromin — Łopacianka — gr. Woj.—(Prawda—Stoczek—Siedlce)	5
Jabłonna—Modlin	17

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu km.
(Kłodawa)—Mostki — (Sompolno—Słupca)	5
Łowicz—Kiernozia—Sanniki	15
Ogółem	1261

Województwo łódzkie

Łódź—Brzeziny—gr. Woj.—(Rawa)	38
Łódź—Tomaszów	50
Łódź—Szadek—Zduńska Wola	47
Łódź—Balin—Uniejów—Turek	76
Balin—Szadek	30
Szadek—Łask	14
Piotrków—Wola Kamocka—Łask	45
Łask—Wieluń—Bolesławiec	90
Uniejów—Kłodawa	33
Dąbie — Topola — (Łęczyca) — gr. Woj.—(Kutno)	45
Łęczyca—Piątek—gr. Woj. — (Łowicz)	23
Kłodawa — Sompolno — Ślesin — Słupca	71
Kalisz—Konin—Ślesin	69
(Przedbórz)—gr. Woj. — Nowo Radomsk—Pajęczno—Działoszyn—Jaworzno—Rudniki—Praszka	94
Ogółem	725

Województwo kieleckie

(Warka)—gr. Woj. — Kozienice — Zwoleń — Lipsko—Tarłów—Ożarów	123
Kozienice — Radom — Przysucha—Opoczno—Paradyż	117
Miedzierza — Sielpia — Końskie—Brzezinki — gr. Woj. — (Nowe Miasto)	64
Kielce—Łagów—Opatów	60
Morawica—Pińczów—Działoszyce—Kazimierza—Koszyce—Wisła	82
Sandomierz—Osiek—Połaniec—Nowy Korczyn — Koszyce — Nowe Brzesko—Igołomia—gr. Woj — (Kraków)	134
Granica Śląska—Koziegłowy—Żarki — Pradła — Szczekociny — Jędrzejów—Kije—Chmielnik—Staszów—Osiek	184
Dąbrowa—Gołonóg—Łosień—Niegowonice—Ogrodzieniec—Pilica (Koniecpol) — gr. Woj. — Lelów—Pradła—Pilica—Wolbrom	41 48
Włoszczowa—Nagłowico	24
Miechów—Działoszyce	24
Włoszczowa—Oleszno—(Ruda Maleniecka)	40
Kazimierza—Proszowice — Kocmyrzów	34
Przedbórz—Skórnica—Ruda Maleniecka	28
Radom—Iłża—Brody	47
Ostrowiec—Opatów—Sandomierz (Ożarów)—Opatów—Staszów—Stopnica — Solec (do drogi Sandomierz—Igołomia)	44 83
Pińczów—Busk	17
Olkusz—Niesułowice—gr. Woj.	8
Gr. Śląska—Niezdara—Siewierz—Ogrodzeniec—(Pilica)	40
Ogółem	1242

Województwo lubelskie

Łosice—Mszana—Łukowiska—Międzyrzec—Turów—Radzyń; Lublin — Abramowicze — Czerniejów—Jabłonna — Cierniak — Wysokie — Turobin — Goraj—Frampol — Biłgoraj — Tarnogród—gr. Woj.—(Przeworsk)	171
Sokołów—Węgrów — Łochów—gr. Woj —(Wyszków)	53
Lublin—Łęczna—Puchaczów—Kołacze—Włodawa	79

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu
	km.
Linja nadwiślańska: (Od drogi Góra Kalwarja — Kołbiel) — gr. Woj.—Dziecinów—Wilga — Maciejowice—Dęblin—Kazimierz—Karczmiska — Opole —Józefów—(Annopol) . . .	159
Wilga—Garwolin—Stoczek—Seroczyn — Skórzec — Siedlce—Mordy—Łosice—Konstantynów—Janów Podlaski . .	154
Maciejowice — Sobolew — Gończyce — Zelechów — Jarczew — Stanin—Łuków—Trzebieszów—Międzyrzec	98
Linja nadbużańska: Janów Podlaski—Łęgi—Neple—Terespol — Dobratycze — Kodeń — Sławatycze—Włodawa — Sobibór — Uhrusk—Swierze — Dorohusk—Dubienka — Horodło — gr. Woj.—(Uściług) . . .	191
Lubartów — Parczew—Wisznice—Łomazy—Biała — Janów Podlaski — gr. Woj. — (Wysokie Litewskie) . . .	116
Odcinek Brok — Owsianka drogi Ostrów—Mińsk Mazowiecki	27
Markuszów — Lubartów; Syrniki—Ostrów—Sosnowice—Kołacze	96
Radzyń — Niewęgłosz —Parczew—Sosnowice . .	45
Janów Lub.—Janaki—Pikule—Łążek Ordynacki—gr. Woj. (Domostawa—Nisko) . .	13
(Bielsk — Siemiatycze) — gr. Woj. Kózki — Chlebczyn — Sarnaki—Grzybów — Ostromenczyn — Puczyce—Świnarów—Łosice	22
Ogółem	1224

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu
	km.
Województwo białostockie	
Białystok—Korycin—Suchowola—(Sejny)—Hołny — Mejera linja demarkacyjna (Łoździeje) .	136
Białystok—Bacieczki — Osowiec — Grajewo—Prostki . .	78
Gr. Państwa — Filipowo — Suwałki—Sejny — Berzniki — linja demarkacyjna—(Kopciowo) .	35
(Warszawa)—Rożan — gr. Woj. — Ostrów . . .	34
(Warszawa—Mińsk Mazow.) — gr. Woj —Brok.—Ostrów—Łomża—Jedwabno — Przytuły — Radziłów—(Osowiec) . .	108
(Lublin)—gr Woj.—Siemiatycze—Bielsk—Narew—Świsłocz	124
Wołkowysk—Mosty—gr. Woj.	42
(Przasnysz—Baranowo)—gr. Woj — Czarnotrzew—Dylewo .	6
Wysokie Mazowieckie—Białystok	52
Łomża—Nowogród—Łyse .	43
(Narew) — Planta — Nowa Wola—Michałowo — Gródek —Krynki—Brzostowica Mała .	51
Alekszyce—Łunna Wola .	31
Wołkowysk—Izabelin — Podorsk — Łysków—Huta—gr. Woj.—(Prużany) . . .	53
Ogółem	813
Województwo krakowskie	
Kraków—Chrzanów . .	41
z odnogą: Trzebinia — Lgota —gr. Woj.—(Olkusz) . .	10
Kraków—Chełmek—gr. Śląska	50
(Kraków)—Liszki—Czernichów	9
Kraków — Baran—gr. Woj.—(Proszowice) . . .	13
(Kraków) — Czyżyny — Cło — gr. Woj.—(Igołomia—Nowe Brzesko)	13

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu km.
Kraków — Podgórze — Sierpraw — Myślenice	26
Chrzanów—Oświęcim—Kęty—(Żywiec)	51
Zator—Wadowice—Zembrzeszyce—Sucha	28
Zator - Andrychów—(Żywiec)	36
Juraszów—Ujsoły—gr Woj.	30
Biała—Skawice—Zawoja	16
Myślenice—Bochnia—Proszówki Świnarów—(Wisła)	57
Jabłonka (Orawa) — Czarny Dunajec—Nowy Targ — Czorsztyn — Stara Wieś (Spisz)	53
Chochłów — Zakopane — Morskie Oko	51
Zakliczyn — Nowy Sącz—Szczawnica	87
z odnogą: Krościenko—Czorsztyn	11
Radłów — Bogumiłowice — Zakliczyn	29
(Nowy Sącz) — Dąbrowa — Brzesko—Słotwina	49
Słotwina—Radłów—Dąbrowa—Radomyśl Wielki — Przecław — gr. Woj. (Kolbuszowa)	103
Bochnia—(Limanowa)	34
Pilzno — Czarna Radomyśl—Mielec	48
Wieliczka — Gdów — Zakliczyn — Gromnik — do dr. państ. Tarnów—Grybów	77
Zborowice — Zagórzany; Gorlice—Żmigród—gr. Woj.—(Dukla)	57
Nowy Sącz — Tylicz—Muszynka—gr. Woj.	44
Gorlice—Konieczna—gr. Woj.	31
(Żmigród)—gr Woj.—(Krosno)	6
(Jasło)—Warzyce—gr. Woj.—(Frysztak)	3
Drogi w Zakopanem	8
Podgórze—Łaszów—Brzegi — Rybitwy — Grobie — Niepołomice—Świniarów—Szczurowa — Jagodniki—Mędrzechów — Szczucin — Jaślany	125
Ogółem	1163

Województwo lwowskie

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu km.
Zimna Woda - Gródek Przemyśl—Dubiecko—Miejsce Piastowe	173
Gródek—Komorno — gr. Woj. — (Mikołajów)	37
Sądowa Wisznia—Jaworów — Niemirów—Rawa Ruska	55
(Przemyśl) — Hermanowice—Sambor	25
Przemyśl—Birczа—Zagórz	55
Dynów—Grabownica—Sanok	45
Dynów — Przeworsk — Sieniawa—gr. Woj.—(Tarnogród)	73
Kombornia — Krosno — gr. Woj. — (Żmigród)	25
Dukla—gr. Woj.—(Żmigród)	8
Rzeszów — Nisko — Domostawa — gr. Woj.—(Janów)	71
Rzeszów — Głogów—Kolbuszowa—Majdan — Michocin — (Tarnobrzeg)	67
Rzeszów—Czudec — Strzyżów—gr. Woj—(Jasło)	38
Lwów—Bóbrka—Strzeliska—Chodorów	62
Chodorów — gr. Woj. — (Knihinicze)	5
Lwów—Brzuchowice	10
Dobrosin—Magierów—Niemirów—Lubaczów—Dachnów	49
Żółkiew gr Woj.—(Kamionka—Strumił)	27
Schodnica — gr. Woj. — (Synowódzko Wyżne)	5
Kolbuszowa — gr. Woj. — (Przecław)	14
Ogółem	844

Kierunek drogi	Ogólna długość drogi w zaokrągleniu km.
Województwo stanisławowskie	
Halicz—Siwka — Żórawno — Nowe Sioło—Stryj	77
(Brzeżany)—gr. Województwa—Lopuszna	1
Lopuszna—Rohatyn	15
Halicz—gr. Woj.—(Podhajce)	9
Sielec—Jezupol—Tłumacz — Horodenka — gr Bukow. (Zaleszczyki)	83
Horodenka—Załucze—Kosów—Żabie—Worochta—Tartarów	129
Kołomyja—Jabłonów—Kosów—Kuty — gr. Bukow. (Seret)	42
Kołomyja—Obertyn — Niezwiska—do gr. Woj. (Potok Złoty — Buczacz)	42
Nadwórna—Solotwina—Rozsulna—Rożniatów—Krechowice	58
Rohatyn—Knihinicze — gr. Woj.—(Chodorów)	19
Żórawno—Żydaczów—Mikolajów—gr. Woj.—(Komarno)	40
(Dolina)—Bolechów — Rozhurcze—Synowódzko Wyżne - gr. Woj—(Schodnica)	45
Nadwórna—Zielona—Rafajłowa	30
Krasna — Osmołoda — (dolina Lomnicy)	30
Ogółem	620
Województwo tarnopolskie	
Tarnopol—Brzeżany	48
(Złoczów)—Zarwanica — Pomorzany — Brzeżany — gr. Woj.—(Lopuszna)	53
Brzeżany—Podhajce - Monasterzyska	53
Horodyszcze - Sokołów—Podhajce—Zawadów—gr. Woj.—(Halicz)	65
Złoczów—Busk—Kamionka Strum.—gr. Woj.	56
Zborów — Załosce — gr. Woj. — (Aleksiniec)	36
Smykowce—Skałat—Grzymałów—Husiatyn	67
Buczacz—Potok Złoty—Woziłów—gr. Woj—(Kołomyja)	25
Czortków—Kolędziany — Jezierzany — Borszczów — Krzywcze — Mielnica	63
Kolędziany - Skała	25
Brody—Toporów—Kamionka Strum. — gr. Woj.—(Zółkiew)	54
Sokołów—Darachów	14
Trembowla — Touste — Satanów — gr. Woj.	41
Ogółem	600
Województwo pomorskie	
Wejherowo—Lębork	17
Gdańsk—Kartuzy—Słupsk	56
Swiece — Skurcz — Kościerzyna — Puzdrowo z odnogą do Elektrowni Krajowej w Gródku	148
Nowa Karczma — gran. woln. m. Gdańska	5
Korne—gr. niem	13
Skurcz—Gniew	21
Chojnice—Lipnica—gr. niem.	47
Chojnice - Pamiętowo	23
Osie—Tuchola—Sępolno—gr. niem.	74
Grudziądz—Nowe Miasto	74
Radzyn—Jabłonowo—Rywałd	23
Chełmża—Wąbrzeźno	27
Toruń—Fordon	32
Bielawy—Lubicz	5
Brodnica—Łąkorz	24
Brodnica—Wlewsk	28
Doln. Grupa—Grudziądz	6
Ogółem	623

18. Tymczasowy wykaz sieci dróg wojewódzkich w województwach Wołyńskiem, Poleskiem i Nowogródzkiem.

(Sieć dróg wojewódzkich, wobec nieistnienia Rad Wojewódzkich w województwach wschodnich tymczasowo została ustalona przez M. R. P.).

	km.
Województwo wołyńskie	
(Luboml)—Kuśniszcze—Krymno—Ratno—gr. Woj. Poleskiego (Dziwin—Kobryń	79
z odnogą: Krymno—Szack (na dr państw. Luboml — Piszcza); Położewo (na tejże drodze) — Budniki — gr. Woj. Lubelskiego (Uhrusk)	51
Horochów—Świniuchy—Zaturce—Kisielin—Makowicze—Zadyby—Kowel—Niesuchojeże—gr. Woj. Poleskiego (Kamień Koszyrski)	105
z odnogą: (Kowel)—Turyjsk—Mokre—Jagodno—gr. Woj. Lubelskiego (Dubienka)	56
gr. Woj. Tarnopolskiego (Szczurowice)—Beresteczko—Boremel—Radomyśl—Łuck	51
(Hołoby)—Mielnica—Powórsk—gr. Woj. Poleskiego (Stobychwa—Kamień Koszyrski)	26
Krzemieniec—Kozin—Ostrów—Beresteczko—Łobaczówka—Horochów—Milatyn—Poryck—Markostaw—Włodzimierz Wołyński	144
z odnogą: Ostrów—Bokujm—Młynów—Radów—Równe	85
Łanowce (nad granicą Państwa)—Wiśniowiec—Poczajów—Radziwiłłów—(Brody)	76
z odnogą: Wiśniowiec—Aleksiniec—gr. Woj. Tarnopolskiego (Załośce—Zborów)	21
(Podwołoczyska—Nowe Sioło)—gr. Woj. Tarnopolskiego—Białozierka—Łanowce—Szumsk—Ostróg—Hoszcza—Sieliszcze	146
z odnogą: Łanowce—gr. Woj. Tarnopolskiego (Zbaraż—Tarnopol)	22
Klewań—Deraźno—Złotalin—Stepań	54
Ostróg—Hulcza—Mizocz—Dubno	60
Ostróg—Ożenin—Tajkury—Równe—Aleksandrja—Kostopol—Pieczałówka—Bereźno	102
z odnogą: Kostopol—Sieliszcze—Pohorełówka—Ludwipol—Bielczaki—gr. Państwa	55
Razem	1133
Województwo poleskie	
(Biała—Janów)—gr. Woj. Lubelskiego—Włoczyn—Wysokie Litewskie—(Bielsk)	38
(Brześć n/B)—od drogi państw. Nr. 3/4 pod Tiuchiniczami—Czernawczyce—Kamieniec Litewski—Kamieniki—gr. Woj. Białostockiego—(Białowieża)	52
(Ratno na dr. państw. Kowel—Brześć)—gr. Woj. Wołyńskiego—Samary—Dziwin—Chobowicze—Kobryń	55
Prużany—Buzuny—Zalesie—Truchanowicze—gr. Woj. Białostockiego (Huta—Łyskowo—Wołkowysk)	24
(Kowel—Niesuchojeże)—gr. Woj. Wołyńskiego—Soszyczno—Nujno—Kamień Koszyrski—Wytarta—Wielka Hłusza—Niewier—Wietły—Wólka Popińska—Popina—Drohiczyn—Hoszewo—Chomsk—Piaski—dr. państw. (Kobryń—Filipowicze)—st. Kosowo—m. Kosowo—Różany	200

	km.
z odnogą: Kamień Koszyrski—Werehy—Wielki Obzyr — Stobychwa — gr. Woj. Wołyńskiego (Powórsk—Hołoby)	38
Moroczna (na dr. państw. № 5/2)—Newel — Duboja (na dr państw № 5)	34
Majunicze (na dr. państw № 6)—Włodzimierz—Dąbrowica—(na dr. państw. Nr. 5/3)	60
Horodno (na dr. państw. Nr. 5/2)—Kołodno—Raczysk—Sytyck (na dr. państw. Nr. 5)	25
St. Dubica (na dr. państw. Brześć n/B—Włodawa)—Miedno—Brodziatyn—Zburaż—Małoryto—Mokrany — Ossa — Dziwin — Lelików—Wólka Szczytyńska—Niewier; Wielka Hłusza — Borki—Lubieszów (na dr. państw. Nr 5/1)	160
Pińsk—Łunino	43
Razem	729

Województwo nowogródzkie

	km.
(Wołkowysk—Mosty)—gr. Wojew. Białostockiego—Rożanka - Szczuczyn—dr państw. Grodno—Lida (pod Plantami)	18
Od dr. państw. Wołkowysk — Słonim (pod Zelwą) — Dereczyn — Wielka Wola — Miedwinowce — (Nowogródek)	50
Sawejki (na dr. państw. Pińsk—Nieśwież) — Lachowicze — Darewo; Baranowicze—Horodyszcze—Nowogródek	86
(Nowogródek)—Wsielub — Mikołajów—Bakszty — Wołożyn — Sugwozdy—(Mołodeczno)	85
Nowogródek—Niehniewicze — Naliboki—Kamień — Iwieniec—Raków — gr Państwa (Mińsk)	108
(Wilno—Oszmiana) — Bohdanów—Wiszniew — Wołożyn — Pierszaje—Jarszewicze—Raków	74
Radoszkowicze — Ilja — Sosenka—Krzywicze—Nowe Gaby—Duniłowicze — Woropajów — Wasiuki — Szarkowszczyzna — Katy—Zilowce — Bosiny — Dolhinów—gr. Państwa (pod Dryssą)	222
z odnogą: Wasiuki—Kosiany—gr. Województwa (Święciany)	31
Razem	674

19. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 5 grudnia 1921 r. Nr. XII—908 w sprawie dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast.

Na zasadzie art. 12 Ustawy drogowej z 10.XII.1920 r. (Dz. U. R. P. №-6/21 r. p. 32) budowa i utrzymanie ulic i placów w obrębie miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk należy do obowiązków zarządów miast, osad, uzdrowisk i zdrojowisk bez względu na to, czy miasta są wyłączone z powiatów i stanowią odrębne związki samorządowe, czy też nie są wyłączone i stanowią wraz z gminami wiejskiemi danego powiatu jeden samorządowy związek powiatowy.

W myśl powyższego zarządy miast winny drogi tej kategorji (t. j. ulice i place), jako drogi gminne, mieć we własnej administracji i na własny koszt budować je i utrzymywać.

W sprawie utrzymania dróg państwowych, wojewódzkich, lub powiatowych przechodzących przez terytorjum miast, osad, uzdrowisk i zdrojowisk na zasadzie ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. zarządzam co następuje:

A. Pokrywanie kosztów budowy i utrzymania.

1) Jeżeli przez terytorjum miasta nie wydzielonego z powiatu lub osady miejskiej, uzdrowiska lub zdrojowiska przechodzi droga państwowa, wojewódzka lub powiatowa, której cały odcinek, znajdujący się w granicach miasta był utrzymywany dotąd w całości lub częściowo kosztem Państwa lub właściwego Samorządu (krajowego, gubernialnego lub powiatowego), koszty budowy i utrzymania takich odcinków—na zasadzie art. 20 ustawy drogowej w dalszym ciągu będzie pokrywać państwo lub odnośny samorząd, w tej samej mierze, o ile do pokrywania tych kosztów dotychczas Państwo lub odnośny samorząd było obowiązane.

W tym wypadku jednak do udziału w kosztach budowy i utrzymania takich odcinków dróg winny być pociągane w myśl artykułu 23 Ust. drog. z dnia 10.XII.1920 r. zarządy miast, osad miejskich, uzdrowisk i zdrojowisk.

Wysokość udziału (w procentach) w kosztach budowy lub utrzymania odcinków dróg państwowych określi stosownie do wymienionego przepisu Ministerstwo Robót Publicznych, a co do odcinków dróg wojewódzkich lub powiatowych — właściwy samorząd zarządzający temi drogami; decyzja jednak tych samorządów winna być zatwierdzona w każdym poszczególnym wypadku przez odnośne Województwa (Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych.).

Wysokość udziału miast, osad miejskich i t. p. w budowie i utrzymaniu odcinków dróg państwowych, wojewódzkich lub powiatowych, znajdujących się na terenie miast, winna równać się różnicy kosztów utrzymania tych dróg w mieście i poza miastami.

2) Koszty budowy i utrzymania odcinków dróg państwowych w granicach miast wydzielonych z powiatów pokrywać będzie Państwo przy udziale miasta (również na zasadzie art. 23-go ustawy drogowej z dn. 10.XII.1920 r.).

Co się tyczy kosztów budowy i utrzymania odcinków dróg, uznanych w myśl art. 1 go i 35-go ustawy drogowej z dn. 10.XII. 1920 r. i rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych z dn.

18.III. 1921 r. (Monitor Polski z r. 1921 № 76) za wojewódzkie i powiatowe,—po powołaniu do życia samorządu wojewódzkiego—koszty utrzymania odcinków dróg tych kategorji w obrębie miast wydzielonych z powiatów pokrywać będzie samorząd wojewódzki przy udziale miast (w myśl art. 23-go ustawy drogowej), jeżeli drogi te będą na zasadzie art. 11-go i 19-go powołanej ustawy utrzymywane przez samorząd wojewódzki.

Obowiązek ponoszenia kosztów budowy i utrzymania odcinków dróg przechodzących przez miasta wydzielone ciąży na Państwie i samorządzie wojewódzkim o tyle, o ile do utrzymania tych odcinków było obowiązane Państwo względnie samorząd ziemski za czasów rządów zaborczych

W tych razach. gdy drogi, uznane za wojewódzkie i powiatowe, zostaną przekazane na mocy art. 11-go i 19-go do utrzymania powiatom, koszty budowy i utrzymania odcinków tych dróg w granicach miast wydzielonych winny pokrywać w całości zarządy miast wydzielonych, jako jednostek samorządowych równorzędnych z powiatami ziemskiemi.

Ponieważ w okresie przejściowym samorząd powiatowy winien na podstawie dekretu z dn. 7.II.1919 r. (Dz. Pr. № 14/1919 poz. 149) i art. 34-go powołanej ustawy z dn. 10.XII.1920 r. utrzymywać wszystkie drogi zarówno powiatowe jak i wojewódzkie, odcinki tych dróg w granicach miast wydzielonych winny być w myśl powyższej zasady utrzymywane przez miasta.

Również to samo tyczy się w byłym zaborze austrjackim miast Krakowa i Lwowa.

B. Sprawa administrowania.

Co się tyczy zarządu, w jakim pozostawać mają odcinki dróg państwowych, wojewódzkich lub powiatowych, znajdujące się na terenie miast i utrzymywane dotąd przez Państwo lub samorząd ziemski (b. Krajowy, b. gubernjalny lub powiatowy), — w tym względzie Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych wyjaśnia:

1) W miastach wydzielonych z powiatów odcinki dróg państwowych winny być przekazane, o ile to dotychczas nie nastąpiło na zasadzie art. 13 Ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r., zarządom miejskim.

Przekazanie odcinków dróg państwowych zarządom miejskim winno być poprzedzone porozumieniem się Województw (Dyrekcji Robót Publicznych) z zarządami miast w sprawie terminu objęcia tych dróg, objęcia remanentu materjałów, sposobów dalszego utrzymania tych odcinków, wysokości potrzebnego funduszu ze Skarbu Państwa dla budowy lub utrzymania odcinków dróg państwowych oraz wysokości (w % ach) udziału miast w budowie i utrzymaniu tychże odcinków (art. 23 Ustawy drogowej).

Miasta wydzielone z powiatów winny również na zasadzie art. 13 i 34 ustawy drogowej wobec nieistnienia w chwili obecnej samorządu wojewódzkiego objąć w swoją administrację odcinki dróg uznanych za wojewódzkie i powiatowe w myśl art. 1 i 35 ustawy drogowaj i rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 18. III. 1921 r. № XII—170 (Monitor Polski № 76|21 r.).

2) W miastach niewydzielonych z powiatów, osadach miejskich, uzdrowiskach i zdrojowiskach na terenie b. zaboru rosyjskiego i austrjackiego z wyjątkiem terenu Śląska Cieszyńskiego Województwa (Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych) względnie odnośne samorządy winny przekazywać samorządom miast niewydzielonych z powiatów odcinki dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, położone w obrębie tych miast, o ile zarządy tych miast, osad miejskich, uzdrowisk mają odpowiedni zarząd techniczny i dają gwarancję przez swoją dotychczasową działalność, że odcinki te będą odpowiednio budowane lub utrzymywane; w razie przeciwnym odcinki te i nadal winny być utrzymywane przez obecne zarządy drogowe.

I w tym wypadku przekazanie odcinków dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych powinno poprzedzić porozumienie się właściwych Województw (Dyrekcyj Okręgowych Rob. Publ.) lub właściwych samorządów z zarządami miast, jak w punkcie I-ym ustępu „B“ niniejszego okólnika.

Okólnik niniejszy należy podać do wiadomości samorządom powiatowym, miastom, osadom miejskim, uzdrowiskom i zdrojowiskom.

Minister Robót Publicznych:
G. Narutowicz.

20. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 8 października 1921 r., wydane po porozumieniu się z Ministrem Spraw Wewnętrznych w przedmiocie statutu wzorowego dla spółek drogowych. (Dz. U. R. P. № 5/22 r. p. 33).

Na mocy 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 1921 r. № 6 poz. 32) zarządza się co następuje:

§ 1. W myśl art. 25 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych spółki drogowe mogą powstawać:

1) w celu budowy lub utrzymania określonych odcinków istniejących dróg, należących do kategorji dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, lub też mostów, znajdujących się na tych drogach, jeżeli odnośne związki samorządowe, obowiązane do budowy lub utrzymania tych dróg ze względów finansowych nie są w stanie pobudować lub utrzymywać je w stanie odpowiednim do potrzeb interesowanych lub też jeżeli tej budowy lub utrzymania nie zamieściły w swoim programie budowy i utrzymania dróg;

2) w celu budowy i utrzymania odcinków nowych dróg, których budowy lub utrzymania nie przeprowadza żaden z wymienionych związków samorządowych ze względów, wymienionych w punkcie pierwszym:

§ 2. Spółki drogowe powstają z inicjatywy zainteresowanych założycieli, którzy dobrowolnie chcą utworzyć spółkę.

Inicjatorowie — założyciele opracowywują statut spółki podług wzorowego statutu, załączonego do niniejszego rozporządzenia i przedstawiają go do zatwierdzenia właściwemu wydziałowi powiatowemu.

O ile spółka drogowa ma na celu budowę i utrzymanie dróg, przechodzących przez dwa lub więcej powiatów, statut spółki zatwierdza ten wydział powiatowy, na którego teren przypada największa długość dróg, stanowiących przedmiot spółki i zawiadamia o zatwierdzeniu statutu spółki pozostałe interesowane wydziały powiatowe.

§ 3. Do spółek drogowych mogą należeć zainteresowane osoby fizyczne i prawne jak np. właściciele posiadłości ziemskich, właściciele nieruchomości miejskich, zakłady przemysłowe i handlowe i t. p., a także gromady wiejskie, gminy wiejskie i miejskie.

§ 4. Inicjatorzy — założyciele spółki drogowej ściśle określają cel spółki, t. j. ten odcinek lub te odcinki dróg lub pewne mosty, które mają być wybudowane lub utrzymywane kosztem członków danej spółki drogowej; następnie określają koło zainteresowanych w urzeczywistnieniu danego przedsięwzięcia oraz stopień zainteresowania względnie przyszłe korzyści poszczególnych członków z urzeczywistnienia celu spółki.

§ 5. Stosownie do art. 26 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg spółka może być zawiązana:

a) dobrowolnie, jeżeli zainteresowani przez podpisanie deklaracji zobowiążą się do poniesienia wszystkich kosztów połączonych ze zrealizowaniem celu spółki;

b) przymusowo na podstawie orzeczenia wydziału powiatowego, wydanego na wniosek grupy osób zainteresowanych, które zobowiążą się do poniesienia przynajmniej dwóch trzecich części kosztów spółki, a wcielającego do spółki przymusowo interesowanych, którzy do spółki dobrowolnie nie przystąpili, a na których wypada do pokrycia stosownie do § 6 niniejszego rozporządzenia nie pokryta przez dobrowolnych członków część kosztów.

§ 6. Wysokość udziałów poszczególnych interesowanych winna pozostawać w stosunku prostym do otrzymanych przez nich korzyści z urzeczywistnienia celu spółki lub większa w razie, gdy zainteresowany się na to zgodzi.

Udział każdego winien być określony w procentach kosztów urzeczywistnienia celu spółki; udział ten może być wpłacany w gotówce lub też wnoszony w naturze: w materjałach, robociźnie lub w oddaniu potrzebnych gruntów.

Opłaty te ustala się w sposób w statucie wzorowym podany.

§ 7. Przy rozpatrywaniu projektu statutu spółki drogowej winna być stwierdzona:

1) potrzeba i celowość zamierzonych urządzeń drogowych oraz niemożność wykonania ich przez związki samorządowe;

2) zgodność zamierzeń spółki z obowiązującemi przepisami technicznemi;

3) sprawiedliwość rozkładu udziałów na tych interesowanych, którzy przymusowo włączeni zostali do spółki. Ci ostatni winni być przez wydział powiatowy zawiadomieni o pociągnięciu do przymusowego udziału w spółce drogowej zaraz po rozpatrzeniu i zatwierdzeniu statutu spółki. Od decyzji wydziału powiatowego przysługuje przymusowym wspólnikom prawo odwołania na zasadzie

art. 18 ustawy drogowej z d. 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. 1921 r., № 6 poz. 32).

§ 8. Nadzór nad działalnością spółek drogowych należy do wydziału powiatowego, zatwierdzającego statut spółki, który w razie nieumiejętnego lub nieprawidłowego prowadzenia spraw spółki drogowej ma prawo żądać zmiany zarządu spółki, a w razie ostatecznym prowadzić roboty, związane z wykonaniem celu spółki, we własnym zarządzie na koszt spółki.

§ 9. Po upływie terminu, na jaki spółka drogowa została zawiązana, albo po jej rozwiązaniu drogi przez spółkę tę zbudowane i utrzymywane przechodzą pod zarząd właściwego związku samorządowego. Utrzymanie zbudowanych przez spółkę dróg może być przed upływem terminu, na jaki została zawarta spółka, przejęte przez właściwy związek samorządowy, o ile on uzna to za celowe.

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

Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister Spraw Wewnętrznych: *St. Downarowicz*.

Załącznik do § 2
rozp. Min. Rob. Publ. (poz. 33).

STATUT SPÓŁKI DROGOWEJ.

Statut spółki drogowej № ..... na terenie powiatu ..... zatwierdzony przez wydział powiatowy sejmiku ..... na posiedzeniu w dniu ..... 192.. r.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienie ogólne.

§ 1. Członkami spółki drogowej są:

A. Dobrowolni członkowie:

1. } (*wymienić wszystkich członków spółki dobrowolnych (członków założycieli) z nazwiska, imienia z podaniem miejsca ich zamieszkania*).
2. }
3. }

.....

.....

B. Przymusowi członkowie:

1. | (*wymienić wszystkich członków spółki przymusowo na podstawie art. 26 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. włączonych do spółki z nazwiska, imienia i z podaniem miejsca zamieszkania*).
2. |
3. |

.....

.....

§ 2. W poczet członków spółki mogą być włączani dalsi członkowie, zainteresowani w spółce. W razie przystąpienia lub potrzeby przymusowego włączenia do spółki nowych członków, zarząd spółki na najbliższem zebraniu ogólnem członków spółki stawia odpowiedni wniosek; po uchwaleniu wniosku, zarząd przedstawia do zatwierdzenia wydziałowi sejmiku powiatowego ..... projekt zmiany § 1 niniejszego statutu.

§ 3. O rozwiązaniu spółki przymusowej, wyłączeniu lub wystąpieniu z niej poszczególnych członków na wniosek ogólnego zebrania członków spółki rozstrzyga wydział powiatowy sejmiku w .....

Od decyzji jego w tych sprawach mogą być zgłaszane odwołania w myśl art. 18 ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 6, poz. 32).

(Przy spółkach dobrowolnych paragraf ten może być opuszczony).

ROZDZIAŁ II.

Zakres działania spółki.

§ 4. Do zakresu działania spółki drogowej należy: .....

.....

(*tu wymienić należy szczegółowo: 1) jakie odcinki dróg, względnie jakie budowle drogowe są przedmiotem spółki, 2) jakie roboty mają być wykonane jednorazowo (jeżeli chodzi o zbudowanie drogi lub mostu) lub mają być wykonywane stale (jeżeli chodzi o stałe utrzymanie drogi lub mostu), 3) na jaki przeciąg czasu spółka powstaje*).

§ 5. Zakres działania spółki może być zmieniony, rozszerzony lub zwężony na zasadzie prawomocnej uchwały ogólnego zebrania członków spółki, zatwierdzonej przez wydział powiatowy sejmiku

.....

ROZDZIAŁ III.

Nazwa i siedziba spółki.

§ 6. Spółka drogowa nosi nazwę:.....

§ 7. Siedzibą spółki jest.....

ROZDZIAŁ IV.

Organy spółki drogowej i ich kompetencje.

§ 8. Organami spółki są:

1. Ogólne zebranie członków.
2. Zarząd spółki.
3. Komisja rewizyjna.

§ 9. Ogólne zebranie członków jest organem uchwałodawczym i kontrolującym. Do kompetencji jego oprócz innych spraw zastrzeżonych w poszczególnych paragrafach niniejszego statutu należy:

1) ustanawianie budżetu i zatwierdzanie obrachunku rocznego;

2) zmiana wysokości wpłat należnych od poszczególnych członków dla celów spółki;

3) zaciąganie pożyczek;

4) postanowienie nabycia lub sprzedaży nieruchomości;

5) zmiana statutu;

6) wybór zarządu spółki oraz ustalenie zasad działalności zarządu i sposobu zarządu majątkiem spółki;

7) uchwalenie regulaminu dla zarządu spółki;

8) wybór komisji rewizyjnej;

9) uchwalenie regulaminu obrad zebrań ogólnych;

10) uchwalenie likwidacji spółki.

W zakresie spraw wyżej wymienionych ogólne zebranie członków spółki ma prawo inicjatywy i prawo powzięcia uchwał obowiązujących, które nie mogą zawierać postanowień niezgodnych z istniejącemi ustawami i niniejszym statutem.

§ 10 Uchwały ogólnego zebrania zapadają zwykłą większością głosów obecnych, jednak za likwidacją spółki musi się oświadczyć ilość członków rozporządzających razem nie mniej niż 75% udziałów.

§ 11. Każdy z członków spółki drogowej ma ilość głosów w stosunku prostym do wysokości wpłacanych kwot pieniężnych lub do wartości materjałów lub robocizny, dawanych w naturze, z tem jednak, że żaden z udziałowców nie może mieć więcej niż 10 głosów.

§ 12. Ogólne zebranie członków spółki odbywa się przynaj-

mniej raz na rok; na żądanie zarządu spółki lub życzenie przynajmniej $^1/_3$ ogólnej ilości głosów członków, mają być zwoływane nadzwyczajne zebrania ogólne.

§ 13. Ogólne zebranie jest prawomocne, o ile liczba obecnych wynosi połowę liczby członków spółki; w przeciwnym razie następne ogólne zebranie zwołane z tym samym porządku dziennym jest prawomocne, niezależnie od liczby obecnych członków.

Każdy członek spółki uczestniczy w ogólnem zebraniu osobiście lub też przez pełnomocnika, który winien posiadać pisemne upoważnienie.

§ 14. Zarząd spółki jest organem wykonawczym i jako taki załatwia wszystkie sprawy, oraz zastrzeżone decyzji ogólnego zebrania członków, jak również zarządza robotami.

§ 15. Zarząd spółki jest wybierany z pomiędzy członków spółki na przeciąg ..... lat; zarząd składa się z przewodniczącego i dwóch członków, z których jeden jest sekretarzem.

Przewodniczący zarządu, a w razie jego nieobecności sekretarz zarządu, przewodniczy na ogólnem zebraniu członków spółki.

§ 16. Zarząd przygotowuje wnioski na ogólne zebrania członków spółki, wykonywa jego uchwały, decyduje we wszystkich sprawach nie wymagających uchwały ogólnego zebrania lub nie zastrzeżonych do jego decyzji, załatwia sprawy bieżące, zarządza ściąganie składek od członków spółki, wreszcie podpisuje w imieniu spółki wszystkie pisma i zobowiązania.

Decyzje zapadają większością głosów członków zarządu. Na pismach i zobowiązaniach, wystawianych w imieniu spółki winny być podpisy przynajmniej dwu członków zarządu.

§ 17. Zarząd przyjmuje i zwalnia pracowników spolki, zawiera umowy w myśl ogólnych dyrektyw ogólnych zebrań członków.

§ 18. Dla przeprowadzenia kontroli działalności zarządu ogólne zebranie członków spółki wybiera komisję rewizyjną, składającą się z trzech osób, na przeciąg ..... lat.

Komisja rewizyjna winna perjodycznie badać działalność zarządu spółki i zdawać sprawozdania ze swoich czynności ogólnemu zebraniu.

ROZDZIAŁ V.

Finanse spółki drogowej.

§ 19. Źródła dochodowe spółki drogowej stanowią:

1) dochody z majątku spółki,

2) opłaty za używanie urządzeń wybudowanych i utrzymywanych przez spółkę,

3) obowiązkowe opłaty członków spółki ustalone przez członków założycieli spółki i zatwierdzone przez wydział powiatowy sejmiku.....,

4) składki członków nadzwyczajne i dobrowolne,

5) dotacje państwowe i samorządowe, przekazane spółkom,

6) pożyczki krótko i długoterminowe, darowizny, zapisy, wpływy ze sprzedaży lub zamiany majątku spółki.

§ 20. Za zobowiązania finansowe spółki członkowie odpowiadają do wysokości swych zobowiązań na rzecz spółki.

§ 21. Obowiązkowe opłaty członków spółki (§ 19 p. 3) na rzecz spółki ustalone są w wysokości proporcjonalnej do korzyści, jakie poszczególni członkowie z istnienia, spółki i urzeczywistnienia jej celu ciągnąć będą (ciągną) a mianowicie w procentach ogólnej wysokości kosztów wykonać się mających robót.

Opłaty te ustala się w sposób wskazany w załączniku do niniejszego statutu.

§ 22. Wysokość procentowego udziału członków spółki może być zmieniona przez prawomocną uchwałę ogólnego zebrania członków spółki, zatwierdzoną przez wydział powiatowy sejmiku.....

.....

§ 23. Udziały mogą być wpłacane zarówno w gotówce, jak wnoszone w naturze w postaci dostarczenia pewnej ilości materjałów lub robocizny według zasad, jakie ustali ogólne zebranie udziałowców.

§ 24. Udziały członków spółki drogowej w razie nie wpłacania ich będą ściągane w drodze egzekucji administracyjnej narówni z innemi podatkami i opłatami komunalnemi, na żądanie zarządu spółki, wystosowane do wydziału sejmiku powiatowego.

ROZDZIAŁ VI.

Nadzór nad działalnością spółki.

§ 25. Orzekanie w przedmiocie zmian statutu i bezpośredni nadzór nad działalnością spółki należy do wydziału sejmiku powiatowego.....

Do organów miejscowych Min. Rob. Publ. należy nadzór nad działalnością spółki w zakresie określonym przez art. 9 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. r. 1921 № 6, poz. 32).

Załącznik do § 21 statutu.

Rozkład opłat obowiązujących od członków spółki.

№ porządkowy	Imię i nazwisko interesowanego lub nazwa instytucji interesowanej	Procentowy udział w opłatach
	Dobrowolni członkowie spółki.	
1.	*A. B.*	7%
2.	*C. D.*	1%
3.	*E. F.*	2,5%
	. . . . .	
	Razem	67%
1.	Przymusowi członkowie spółki.	
	X. Y.	10%
	Z. Q.	3%
	Razem.	33%

22. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 27 grudnia 1921 r. № XII—987, wyjaśniający i ustalający zasady administracji drogowej przy stosowaniu ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. (Dz. U. R. P. № 6/21 r. p. 32) w okresie przejściowym aż do czasu powołania do życia samorządu wojewódzkiego.

A. Organizacja administracji drogowej.

Ustawa drogowa z dnia 10.XII.1920 r. (Dz. U. R. P. № 6/21 r. p. 32) dzieli drogi publiczne na 4 kategorje w zależności od znaczenia ich pod względem ekonomiczno-komunikacyjnym, ale nie narzuca jednakowej — podług jednego szablonu dla całego Państwa — organizacji administracji temi drogami: przeciwnie, daje możność przy organizowaniu tej administracji przystosowania jej do warunków miejscowych.

Wymieniona ustawa drogowa przewiduje możność zorganizowania administracji drogowej na następujących zasadach.

Na terenie jednego powiatu mogą istnieć dwa zarządy drogowe: jeden państwowy, a drugi samorządowy, lub też jeden z nich.

W pierwszym wypadku administracja drogami może być zorganizowana w sposób następujący:

a) *drogami państwowemi* administruje zarząd drogowy Państwowy, *drogami wojewódzkiemi i powiatowemi* — zarząd drogowy wojewódzki (samorządowy), albo

b) *drogami państwowemi* administruje zarząd drogowy państwowy, *drogami wojewódzkiemi i powiatowemi* — zarząd drogowy powiatowy, albo

c) *drogami państwowemi i drogami wojewódzkiemi* administruje zarząd drogowy państwowy, *drogami powiatowemi* — zarząd drogowy powiatowy.

Uwaga. Odmiany *b* i *c* są wtedy możliwe, gdy samorząd wojewódzki, na który ustawa zasadniczo włożyła obowiązek administrowania drogami wojowódzkiemi i powiatowemi, uzna to za pożądane dla sprawy (art. 11 ustawy).

W drugim wypadku zarządza na terenie powiatu drogami państwowemi, wojewódzkiemi i powiatowemi jedyny istniejący zarząd, a więc albo zarząd drogowy państwowy, albo zarząd drogowy samorządowy wojewódzki lub też zarząd drogowy samorządowy powiatowy, jeżeli samorząd wojewódzki uzna za celowe przekazanie mu tych funkcyj.

Co się tyczy administracji drogami gminnemi, reguluje ją art. 12 ustawy, przyczem działający na terenie odnośnego powiatu zarząd drogowy samorządowy, a w braku jego państwowy, obowiązany jest udzielać potrzebnej pomocy technicznej gminom.

Organizacja administracji drogowej w myśl zasad ustawy z dnia 10.XII.1920 r. może być przeprowadzona stopniowo w miarę rozwoju życia gospodarczego Państwa. Natychmiastowe zorganizowanie administracji drogowej podług zasad zakreślonych w ustawie jest niemożebne z powodu niepowołania do życia samorządów wojewódzkich. Wyjątek stanowi b. dzielnica Pruska, w której samorząd ten istnieje i gdzie ustawa już teraz w całej rozciągłości może być zastosowana.

Uchwalenie Konstytucji, przewidującej samorząd wojewódzki (art. 65 Konstytucji) i nadającej mu w myśl zamierzonej dekoncentracji administracji poważną rolę gospodarczą zapewne przyspieszy powstanie samorządu wojewódzkiego na terenie b. Zaboru austrjackiego i rosyjskiego, i pozwoli w niedalekiej przyszłości

w całej rozciągłości zorganizować administrację na zasadach, przewidzianych w ustawie.

Na razie jednak na wymienionym obszarze Rzeczypospolitej w administracji drogowej musi trwać stan przejściowy, który dałby możność w przyszłości po utworzeniu samorządu wojewódzkiego zorganizowania administracji drogowej na zasadach Ustawy drogowej z dnia 10.XII.1921 r. i który nie wymagałby na krótki okres czasu zbyt wielkich zmian w obecnej administracji drogowej.

W tym celu stosownie do art. 34 ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. ustala się dla każdej dzielnicy (z wyjątkiem b. dzielnicy Pruskiej i Śląska) następujące zasady administracji drogowej na okres przejściowy do czasu powołania do życia samorządu wojewódzkiego.

I. Dla b. Zaboru austrjackiego z wyjątkiem Śląska Cieszyńskiego. (Patrz Dz.U.R.P. Nr. 73|20 r. p. 497).

Na zasadzie Ustawy z dnia 30.I.1920 r. o zlikwidowaniu b. Wydziału Krajowego (Dz. U. R. P. Nr. 11|20 r. p. 61) przeszedł cały personel techniczny b. Wydziału Krajowego do służby państwowej, a Zarząd dróg b. Krajowych do Min. Rob. Publ. Ministerstwo Robót Publicznych na okres przejściowy wydało rozporządzenie Nr. II—2700 z dnia 30.VI.1921 r. o zorganizowaniu Zarządów drogowych państwowych na obszarach od 1 do 3 powiatów. Zarządy te zgodnie z art. 10 i 34 Ustawy w okresie przejściowym zarządzają: 1) drogami państwowemi, uznanemi za takie przez Sejm ustawami z dnia 10.XII.1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r. p. 32) i z dnia 28.VI 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 63 p. 387), a więc i drogami, które przed uchwaleniem tych ustaw nie były państwowemi, a które zostały przez nie uznane za państwowe; 2) drogami, które za rządów austrjackich były państwowemi i tak zwanemi strategicznemi, a na zasadzie nowych ustaw nie zostały przez Sejm uznane za takie (drogi b. państwowe i strategiczne zdeklasowane); 3) drogami b. krajowemi, które należały do tej kategorji za istnienia Wydziału Krajowego; 4) również mogą wymienione zarządy drogowe na zasadzie art. 11 ustawy drogowej zarządzać drogami powiatowemi i gminnemi pierwszej klasy, o ile pewne Rady Powiatowe nie zechcą mieć własnej administracji technicznej i zwrócą się do właściwych województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych), aby te poleciły państwowym Zarządom drogowym objęcie admini-

stracji drogami powiatowemi i gminnemi pierwszej klasy na warunkach wymienionych w niniejszym okólniku w rozdziale „B".

Fundusze na budowę i utrzymanie dróg wymienionych w p. 1, 2 i 3 asygnuje Min. Rob. Publ. Funduszów na budowę i utrzymanie dróg powiatowych i gminnych I kl. dostarczają odnośne samorządy powiatowe.

Ponieważ zarządzone okólnikiem Nr. XII—170 z dnia 18 marca 1921 r. (Monitor Nr. 76|21 r.) ustalenie sieci dróg wojewódzkich i powiatowych wywoła zmianę w istniejącym podziale dróg na krajowe i powiatowe, przeto zmieni się również zakres działania państwowych zarządów drogowych, a mianowicie po ustalenia sieci dróg wojewódzkich i powiatowych zarządzać one będą:

1) drogami państwowemi uznanemi za takie przez Sejm Rzeczypospolitej;

2) drogami wojewódzkiemi, uznanemi za takie przez Tymczasowy wydział samorządowy (art. 35 Ustawy drogowej) po zatwierdzeniu ich przez M. R. P., o ile drogi te przed wejściem w życie ustawy z dnia 10.XII 1920 r. należały do kategorji dróg państwowych lub krajowych; o ile zaś pewne drogi uznane przez Tymczasowy Wydział Samorządowy za wojewódzkie, należały przedtem do kategorji dróg powiatowych lub gminnych I lub II kl., administrację takiej drogi może objąć, po porozumieniu się z odnośnym związkiem samorządowym, działający na danym terenie zarząd dróg państwowych i wojewódzkich i utrzymywać te drogi na koszt odnośnego samorządu, który te drogi dotychczas utrzymywał, jednak przy wydatnej dotacji Skarbu Państwa (art. 21 Ustawy drogowej);

3) drogami b. państwowemi i b. krajowemi, które nie zostały zaliczone ani do państwowych ani do wojewódzkich, do czasu objęcia ich przez samorząd powiatowy względnie gminny, co powinno nastąpić nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od daty uchwał odnośnych ciał samorządowych o zaliczeniu ich do kategorji dróg powiatowych lub gminnych;

4) drogami powiatowemi, uznanemi za takie przez Rady powiatowe i zatwierdzonemi przez województwa (Dyr. Okr. R. P.) na wypadek, gdyby Rady powiatowe zwróciły się z prośbą o administrowanie temi drogami do województw (Dyrekcyj Okręgowych Robót Publicznych).

Fundusze na budowę i utrzymanie dróg państwowych oraz wojewódzkich, tych ostatnich zaliczkowo. (Ustawa z dnia 30.I.1920 r.

Dz. U. R. P. Nr. 11|20 r. p. 61 i art. 34 Ustawy drogowej z d. 10/XII 1920 r.) dawać będzie M. R. P., na drogi powiatowe — samorządy powiatowe.

W tych powiatach, w których Rady powiatowe zechcą utrzymać własną administrację drogową, będzie ona zarządzała po ustaleniu sieci dróg samorządowych w myśl okólnika M. R. P. Nr. XII—170: a) drogami powiatowemi i b) drogami gminnemi, o ile administracji niemi Rady powiatowe nie przekażą poszczególnym gminom.

Drogi powiatowe i gminne utrzymywane będą na koszt odnośnych samorządów w myśl art. 11, 12 i 19 ust. drogowej.

Po powołaniu do życia samorządu wojewódzkiego dalsza ewolucja organizacji administracji drogowej kształtować się będzie w sposób następujący:

Administrację drogami wojewódzkiemi i powiatowemi na zasadach art. 11 Ustawy obejmie samorząd wojewódzki. Samorząd ten może: 1) albo po porozumieniu się z Min. Rob. Publ. zarząd drogami wojewódzkiemi i powiatowemi oddać istniejącej państwowej organizacji drogowej na warunkach w punkcie „B“ niniejszego okólnika wymienionych; 2) albo też zorganizować własny zarząd drogowy; w tym wypadku M. R. P., jeżeli uzna to za celowe, przekaże samorządowi wojewódzkiemu (art. 10 ustawy) także zarząd drogami państwowemi na warunkach wymienionych w punkcie „C“ niniejszego okólnika.

Samorządy wojewódzkie za przyzwoleniem Ministerstwa Robót Publicznych mogą przekazać drogi wojewódzkie i powiatowe samorządom powiatowym, którym również może przekazać M. R. P. drogi państwowe wraz z potrzebnemi funduszami na budowę i utrzymanie tych dróg (art. 10 Ustawy drogowej).

Przy decydowaniu powyższych spraw Ministerstwo Robót Publicznych będzie dążyć, aby administracja dróg znajdowała się możliwie w ręku jednego zarządu, aby nie miało miejsca rozszczepienie tej administracji aż na trzy części, jak to było dotychczas w Małopolsce.

II. Dla b. Królestwa Kongresowego z powiatami Białostockim, Bielskim i Sokólskim.

Na mocy Dekretu Naczelnika Państwa z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14/19 r. poz. 149) drogi publiczne podzielone zostały na drogi powiatowe, będące w administracji samorządów powiato-

wych i na drogi gminne, będące w zarządzie samorządów gminnych.

Dla zarządu drogami powiatowemi i nadzoru nad drogami gminnemi do Wydziałów Powiatowych poprzydzielani są w każdym powiecie inżynierowie i technicy państwowi.

Przy tem urządzeniu wszystkie ważniejsze drogi były administrowane *przez jeden organ techniczny*.

W okresie przejściowym aż do czasu powstania samorządu wojewódzkiego na terenie Kongresówki z powiatami Białostockim, Bielskim i Sokólskim pozostanie obecne urządzenie administracji drogowej z pewnemi zmianami, wypływającemi z wejścia w życie Ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r.

Drogi państwowe, uznane za takie przez Sejm, w okresie przejściowym pozostaną w administracji samorządów powiatowych, a M.P.R. na utrzymanie ich wydawać im będzie odpowiednie fundusze w myśl okólnika M.R.P. Nr. XI—258 z dnia 25.I.1921 r.

Do wydziałów powiatowych [art. 34 Ustawy drogowej i Dekret z dnia 7 lutego 1919 r., Dz. Pr. Nr. 14/1919 p. 149] w miarę potrzeby będzie przydzielony z etatu M.R.P. inżynier drogowy i technik lub tylko inżynier albo tylko technik w zależności od ilości dróg i spraw drogowych w poszczególnych powiatach.

Stosunek inżyniera powiatowego do wydziału powiatowego określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 maja 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47/20 r. p. 489).

Inżynier powiatowy prowadzić będzie:

1) budowę i utrzymanie dróg państwowych, uznanych za takie przez Sejm ustawami (Dz. U. R. P. Nr. 6|21 p. 32 i Nr. 63|21 p. 387); na utrzymanie tych dróg w myśl okólnika M.R.P. Nr. XI—258 z dnia 25.I.1921 r. samorządy powiatowe otrzymywać będą fundusze, z których wydatkowania winny składać sprawozdania odnośnym Województwom (Dyrekcjom Okręgowym); roboty na drogach państwowych winny być wykonane ściśle podług wskazówek i żądań M.R.P. względnie jego organów drugiej instancji, a fundusze na budowę i utrzymanie dróg państwowych w żadnym wypadku nie mogą być używane na inne drogi; rachunki z robót na drogach państwowych winny być prowadzone oddzielnie.

2) budowę i utrzymanie dróg, które w myśl Dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. były zaliczone do kategorji dróg powiatowych, a które nie zostały uznane za drogi państwowe.

Na zasadzie art. 34 ustawy z dnia 10.XII.1920 r. w okresie przejściowym na utrzymanie dróg tych Państwo będzie asygnować w myśl Dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14/1919 r. p. 149) 30% kosztów utrzymania, a samorządy powiatowe i adjacenci pozostałe 70%.

Po przeprowadzeniu w myśl okólnika Nr. XII—170 z dnia 18 marca 1921 r. (Monitor Nr. 76/21 r.) podziału dróg na kategorje, podług art. 1 nowej ustawy drogowej, do obowiązków powiatowego inżyniera drogowego względnie technika należeć będzie w okresie przejściowym prowadzenie budowy i utrzymania dróg uznanych za wojewódzkie i powiatowe, oraz tych, które na zasadzie Dekretu z dnia 7.II.1919 r. (Dz. Pr. Nr. 14/1919 r. p. 149) były powiatowemi, a przy wykonaniu okólnika Nr. XII—170 o ustaleniu sieci dróg samorządowych, nie były zaliczone ani do wojewódzkich ani do powiatowych dróg, a przez gminy nie zostały jeszcze objęte.

Do czasu objęcia dróg wojewódzkich i powiatowych przez samorząd wojewódzki, na utrzymanie b. dróg powiatowych (w myśl Dekretu z dnia 7 lutego 1919 r.) nadal 30% kosztów dawać będzie Państwo, a resztę 70% samorząd powiatowy i adjacenci. Na drogi wojewódzkie lub powiatowe, które nie były zaliczone przed uchwaleniem nowej ustawy z d. 10.XII.1921 r. do dróg powiatowych środki na utrzymanie dawać będą odnośne samorządy powiatowe przy pomocy rządu w miarę posiadanych na ten cel funduszów (art. 19, 21 i 22 ustawy drog.).

3) Nadzór nad budową i utrzymaniem dróg gminnych i udzielanie gminom pomocy technicznej.

O ile samorząd powiatowy w myśl art. 12 nowej ustawy obejmie sam gospodarkę na drogach gminnych, w tych wypadkach do powiatowego inżyniera drogowego należeć będzie również prowadzenie gospodarki na drogach gminnych.

Funduszów na utrzymanie tych dróg gminnych względnie świadczeń drogowych dostarczą odnośne gminy.

O ile skutkiem nadmiaru pracy państwowy personel techniczny powiatowy nie może podołać pracy, wydziały powiatowe mogą powoływać dodatkowy personel techniczny i administracyjny na koszt samorządu powiatowego. W razie gdyby Województwa (Dyr. Okr. Rob. Publ.) uznały, iż powiększenie personelu jest zbyteczne, mogą zażądać jego redukcji z tytułu nadzoru, przysługującego po myśli artykułu 9 ustawy z dnia 10.XII.1920 r. Wyżej wymieniony personel pod względem służbowym podlega inżynierowi drogowemu.

Na wypadek, gdyby samorządy powiatowe przedsięwzięły wykonanie większych robót na drogach samorządowych i powołały w tym celu odrębne kierownictwa robót, kierownictwa te mogą być za zgodą Dyrekcji uniezależnione od inżyniera powiatowego, podlegać jednak będą kontroli Województwa (Okr. Dyr. Rob. Publ.) pod względem administracyjnym i technicznym.

O ile pewne Sejmiki powiatowe zechcą mieć własny zarząd drogowy na swoim etacie. Ministerstwo Rob. Publ. z tytułu art. 9 ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. aż do czasu utworzenia samorządu wojewódzkiego będzie na to zezwalać pod warunkiem, aby powołany przez samorząd powiatowy personel techniczny posiadał kwalifikacje, które będą określone w rozporządzeniu wykonawczem M.R.P. do art. 17 ustawy drogowej. Do czasu ogłoszenia tego rozporządzenia winny Sejmiki powiatowe przed powołaniem kierowników zarządów drogowych zapytywać (przez Dyrekcje) Min. Rob. Publ., czy kwalifikacje kandydatów są wystarczające.

O ile samorząd powiatowy zorganizuje własny zarząd drogowy, drogi państwowe znajdujące się na terenie tego powiatu mogą być również powierzone przez M. R. P. temu samorządowi powiatowemu. Tylko w wyjątkowych wypadkach w takich powiatach dla zarządu drogami państwowemi M. R. P. pozostawiać będzie czasowo odrębny zarząd państwowy.

Wreszcie Ministerstwo Robót Publicznych zaznacza, że po wprowadzeniu samorządu wojewódzkiego w myśl art. 10 i 11 ustawy dążyć będzie wszędzie, gdzie tego wymagają i na to pozwalają miejscowe warunki, do ześrodkowania w rękach samorządu wojewódzkiego gospodarki na drogach tak państwowych jak wojewódzkich i powiatowych. Z tego względu Ministerstwo Robót Publicznych uważa za możliwe, aby już teraz w drodze inicjatywy samorządów powiatowych w poszczególnych województwach na zasadzie art. 4 Dekretu o tymczasowej ordynacji powiatowej dla obszarów b. zaboru rosyjskiego (Dz. Pr. Nr. 13 poz. 141) powstały wojewódzkie związki drogowe mające na celu objęcie czynności przewidzianych art. 10 i 11 ustawy t. j. budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych oraz budowę i utrzymanie dróg państwowych, które byłyby przekazane tym związkom na zasadzie art. 10 ustawy.

Utworzenie drogowych związków wojewódzkich miałoby następujące dodatnie strony: 1) ześrodkowanie zarządu wszystkiemi drogami w jednym ręku i znaczna redukcja personelu technicznego,

2) skutkiem redukcji personelu możność podwyższenia jakości personelu, 3) lepsze wyzyskanie maszyn drogowych i możność nabywania ich (poszczególne powiaty nie są w stanie zaopatrywać się w te maszyny skutkiem ich drożyzny), 4) gwarancja szerszej, mniej zaściankowej gospodarki, 5) możność stworzenia większej i silniejszej gospodarki, lepszej od powiatowej.

Z powyższych względów byłoby pożądane utworzenie związków drogowych wojewódzkich, które niejako wyprzedziłyby powstanie samorządu wojewodzkiego, a po powołaniu do życia tego ostatniego, przekazywały mu swoje czynności.

Związki takie mogłyby się tworzyć na zasadach następujących:

1) *Cel związków*: a) budowa i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych, b) budowa i utrzymanie dróg państwowych, przekazanych związkom wraz z odpowiedniemi funduszami, przewidzianemi w budżecie M. R. P., c) nadzór i pomoc techniczna gminom dla budowy i utrzymania dróg gminnych.

2) *Zarząd związku*. Zarząd sprawami związku spoczywa w rękach bądź specjalnie wybranego zarządu, mającego siedzibę w mieście wojewódzkiem, a oddziały (filje) po powiatach. Aparatem techniczno-wykonawczym takiego związku może być obecnie istniejący aparat państwowy (oddziały drogowe Dyrekcyj i inżynierowie po powiatach) albo też związki mogą powołać własny aparat techniczny; w ostatnim wypadku aparat państwowy będzie skasowany.

3) *Fundusze związku*:

a) *na budowę i utrzymanie dróg państwowych* — fundusze przekazane przez M. R. P. z jego budżetu.

a) *na budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich*: aa) fundusze, których wysokość i potrzebę określi Zarząd związku, a samorządy powiatowe będą obowiązane dostarczyć podług rozkładu na poszczególne powiaty, ułożonego przez zarząd związku; bb) dotacje państwowe; cc) opłaty specjalne w myśl art. 23 i 24 ustawy drogowej, wreszcie dd) składki dobrowolne;

c) *na budowę i utrzymanie dróg powiatowych*: aa) fundusze, których wysokość i potrzebę określą odnośne Sejmiki powiatowe w swoich budżetach i przekażą związkom wojewódzkim; bb) dotacje państwowe; cc) opłaty specjalne w myśl art. 23 i 24 ustawy drogowej, wreszcie dd) składki dobrowolne.

4) *Teren działania* drogowego związku wojewódzkiego obejmować winien o ile możności wszystkie powiaty województwa

5) *Utworzenie związku* nastąpić może na mocy uchwał, powziętych przez poszczególne sejmiki powiatowe i po zatwierdzeniu Statutu związku przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Ministerstwo Robót Pubiicznych.

III. Dla Województw Nowogródzkiego, Poleskiego i Wołyńskiego oraz dla powiatów Grodzieńskiego, Wołkowyskiego i Białowieskiego Województwa Białostockiego.

Ustawa drogowa z dnia 10.XII.1920 r. na zasadzie rozp. Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 1921 r. (Dz. Ust. Nr. 36/21 r. poz. 213) została rozszerzona na Kresy Wschodnie. Administracja drogowa zorganizowana została tak jak w b. Kongresówce, z tą różnicą, że inżynierowie drogowi w powiatach przydzieleni zostali nie do wydziałów powiatowych, a do starostw, a stosunek ich służbowy uregulowany został okólnikiem Ministra Robót Publ. z dnia 26 lutego 1921 r. Nr. 699.I.

Inżynierowie drogowi prowadzą gospodarkę na drogach państwowych uznanych za takie ustawą z dnia 23 czerwca 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 63|31 r. p. 387) oraz na innych drogach publicznych.

Po ustaleniu sieci dróg wojewódzkich i powiatowych w myśl okólnika M. R. P. Nr. XII-170 z dnia 18 marca 1921 r. obowiązani będą zajmować się administracją dróg wojewódzkich i powiatowych i prowadzić roboty z ramienia M. R. P. lub miejscowych samorządów powiatowych, jeśliby te powstały, a mieć nadzór i udzielać pomocy technicznej dla dróg gminnych.

Na budowę i utrzymanie dróg samorządowych: wojewódzkich, powiatowych i gminnych winny być dawane w czasie przejściowym aż do czasu zorganizowania samorządu powiatowego i wojewódzkiego świadczenia w pieniądzach i w naturze przez miejscową ludność według praw i przepisów rosyjskich, a mianowicie ustawy o ziemskich powinnościach (art. 62, 82, 32, 3, 261, 262, 263, 285, 287, 289, 295) oraz ustawy o drogach komunikacyjnych (Ustaw putiej soobszczenij, art, 10, 11, 13, 523-532, 719, 752, 762-766, 802 806), przytem funkcje gubernialnego „razporiaditielnawo Komitieta“ pełni komitet drogowy wojewódzki, składający się z przewodniczącego wojewody, członków — Dyrektora Robót Publicznych lub jego zastępcy, oraz na zaproszenie wojewody, przedstawicieli rolnictwa, przemysłu i handlu.

Powiatowe komisje drogowe składają się z przewodniczącego starosty, inżyniera powiatowego, burmistrzów miast oraz przedstawicieli rolnictwa, przemysłu i handlu—z wyboru wojewody.

Na roboty na drogach gruntowych wraz z mostami, nie wymagających większych wiadomości i umiejętności technicznych, winna być wyznaczona powinność naturalna, na pozostałe roboty więcej skomplikowane przez Komitety wojewódzkie i Komisje powiatowe drogowe winny być uchwalone, a przez odnośne władze zatwierdzone powinności pieniężne.

W tych ostatnich wypadkach w miarę posiadanych do dyspozycji funduszów M. R. P. będzie przychodziło z pomocą (art. 19, 21 i 22 ustawy drog.).

Dopiero przy dalszym rozwoju życia samorządowego na Kresach Wschodnich po powstaniu samorządu wojewódzkiego, administracja drogowa będzie mogła stopniowo przejść do typu przewidzianego w art. 10 i 11 Ustawy drogowej z dnia 10 XII.1920 r.

B. Warunki, na jakich związki samorządowe mogą korzystać z usług państwowej służby drogowej.

W wypadkach, kiedy związki samorządowe, które nie zorganizują własnej służby drogowej na drogach samorządowych, zwrócą się do właściwych województw (Dyrekcyj Okręgowych Robót Publicznych) z żądaniem objęcia administracji tych dróg przez państwową służbę drogową, — Województwa (Dyrekcje Okręgowe) winny żądania te uwzględniać, powiększając w miarę potrzeby za zgodą Min. Rob. Publ. skład personelu drogowego.

Województwa (Dyrekcje Okręgowe R. P.) określą, a M. R. P. zatwierdzi warunki, na jakich państwowa służba drogowa zarządzać będzie drogami samorządowemi; warunki te winny określać ściśle:

a) roboty, które ma przeprowadzać państwowa służba drogowa względnie drogi, które ma utrzymywać.

b) ogólny program pokrycia kosztu robót.

c) termin wykonania robót, względnie okres, nie krótszy jednak niż 5 lat, na jaki utrzymanie dróg będzie powierzone państwowej służbie drogowej.

d) skład miejscowej służby drogowej (dróżników i dozorców), jaka na koszt odnośnego samorządu ma być powołana do wykonania robót pod kierunkiem państwowej służby drogowej.

Z funduszów, otrzymywanych na wykonanie robót na drogach samorządowych, państwowa służba drogowa składa sprawozdania przed odnośnemi samorządami, które będą kontrolować wydawanie funduszów drogowych przez specjalnie do tego upoważnione komisje drogowe.

W razie stwierdzenia przez te komisje nieodpowiedniej gospodarki, winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje R. P.) zarządzić usunięcie braków.

Państwowa służba drogowa za prowadzenie robót przy budowie i utrzymaniu dróg samorządowych oprócz djet i zwrotu kosztów podróży, otrzymywać będzie dodatek budowlany.

Niezależnie od pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg samorządowych koszty administracji tych dróg przy pomocy państwowej służby drogowej pokrywane będą w sposób następujący:

Umowa w każdym poszczególnym wypadku określi procent od kosztu robót prowadzonych przez państwowy personel techniczny na drogach samorządowych. Procent ten właściwe samorządy wpłacać będą do Województwa (Okręgowej Dyrekcyj Robót Publicznych), które po opłaceniu kosztów utrzymania dodatkowego personelu, powiększonego skutkiem objęcia przez państwową służbę drogową dróg samorządowych oraz po opłaceniu djet i kosztów podróży personelu drogowego w sprawach dróg samorządowych, reszty użyje na dodatki budowlane dla państwowego personelu technicznego podług klucza ustalonego przez Min. Robót Publicznych.

Miejscowa służba drogowa na drogach samorządowych, dróżnicy, dozorcy i t. d.) przyjmowana i zwalniana jest przez odnośne związki samorządowe jedynie na podstawie wniosków państwowych samorządów drogowych.

Przy obejmowaniu przez państwową służbę drogową dróg samorządowych, przechodzą pod zarząd służby państwowej przynależności tych dróg, jak grunty, budynki, składy, warsztaty oraz inwentarz żywy i martwy. Przy obejmowaniu winien być sporządzony protokół zdawczo-odbiorczy z opisem stanu przejmowanych dróg, ich przynależności i inwentarza.

Powyższe warunki nie tyczą się w okresie przejściowym służby państwowej prowadzącej gospodarkę na drogach samorządowych na terenie b. Kongresówki i powiatów Białostockiego, Bielskiego i Sokólskiego, na zasadzie Dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Ust. Nr. 14|19 r. p. 149), służba ta jednak ma prawo do otrzymy-

mywania od samorządów powiatowych dodatków budowlanych określonych rozporządzeniem Rady Min. z dnia 5 sierpnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 71/21 r. p. 473).

C. Zasady, na jakich drogi państwowe mogą być przekazywane samorządom.

Drogi państwowe po uprzedniem porozumieniu się mogą być przekazywane przez M. R. P. związkom samorządowym do budowy lub do utrzymania; w tym ostatnim wypadku na okres czasu nie krótszy niż na lat pięć.

W celu stworzenia większej i mocniejszej gospodarki drogowej samorządowej, drogi państwowe zasadnicze będą przekazywane Samorządom Wojewódzkim, a w braku ich specjalnym celowym związkom samorządów powiatowych, powstałym, o ile to możliwe dla całego terenu danego województwa, w wypadku jeżeli te samorządy lub związki specjalne są już zorganizowane należycie i rozporządzają takim aparatem, który zdolny będzie podjąć się tego zadania.

Mogą jednak być drogi państwowe lub ich odcinki przekazywane również poszczególnym samorządom powiatowym, o ile M. R. P. uzna, że zarząd drogowy samorządu powiatowego jest w możności podołać temu zadaniu.

W razie przejęcia przez związki samorządowe pewnych dróg państwowych sprawa stosunku służbowego miejscowej służby drogowej winna być uregulowana przed oddaniem tych dróg.

Przy obejmowaniu przez związki samorządowe dróg państwowych przechodzą pod zarząd tych ostatnich przynależności danych dróg, jak grunty, budynki, składy, warsztaty oraz inwentarz żywy i martwy.

Z udziałem przedstawicieli Województwa (Okr. Dyr. Rob. Publ.) i interesowanych związków samorządowych winien być sporządzony protokół zdawczo-odbiorczy z opisem stanu przejmowanych dróg i ich przynależności oraz inwentarza.

Związki samorządowe budujące lub utrzymujące drogi państwowe winny stosować się do wszelkich żądań M. R. P. i budować i utrzymywać te drogi według przepisów obowiązujących dla dróg państwowych.

Na pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg państwowych oraz na pokrycie kosztów administacji tych dróg otrzymują związki

samorządowe od województw (Dyrekcji Okręgowej Robót Publicznych) potrzebne fundusze. Wysokość ich określają rzeczywiste wydatki na podstawie kosztorysów sporządzanych przez samorządy i zatwierdzanych przez województwa (Dyrekcje Robót Publicznych).

Przed zatwierdzeniem kosztorysów przez Województwa (Dyrekcję Rob. Publ.) mogą być asygnowane interesowanym związkom samorządowym zaliczki.

Jeżeli związki samorządowe z przyjętych obowiązków wywiązują się nienależycie, może Ministerstwo Robót Publicznych przed upływem terminu, na jaki przekazane są drogi do utrzymania, lub przed ukończeniem budowy drogi zarządzić odebranie dróg państwowych wraz z całym inwentarzem od samorządu.

Minister: *G. Narutowicz.*

22. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 22 grudnia 1921 r. № XI-2995 w sprawie opłat mytniczych na drogach.

Do wszystkich Województw.

Według brzmienia art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Ust. R. P. Nr. 6/21 r. p. 32) myta na drogach publicznych zostały zniesione bez odszkodowania i opłaty mytnicze mogą być pobierane na drogach publicznych tylko wyjątkowo na mocy zezwolenia Ministra Robót Publicznych odnośnie do dróg państwowych, względnie na mocy uchwał właściwych związków samorządowych, zatwierdzonych przez Ministra Robót Publicznych odnośnie do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Równocześnie zauważa się, iż według postanowień powołanej ustawy zniesienie myt nie obejmuje opłat t. zw. „kopytkowych", oraz opłat przewozowych na rzekach.

Ministerstwo Robót Publicznych wzywa przeto p. Wojewodę, aby dopilnował, by wszystkie myta, co do których nie udzielono wyjątkowych zezwoleń, bezzwłocznie, a w każdym razie do końca 1921 r. zostały zniesione.

Zauważa się, iż Ministerstwo Robót Publicznych udzielać będzie powyższych zezwoleń tylko w wyjątkowych wypadkach, gdyż tak ustawa drogowa jak zresztą inne nowsze ustawodawstwa znoszą myta i postanawiają, że fundusze na budowę i utrzymanie dróg mają być zbierane w formie podatku, lub innych opłat specjalnych, a nie w formie myt, które utrudniają ruch na drogach i powodują zwłaszcza przy ruchu motorów nieszczęśliwe wypadki,

a jako takie są nieodpowiednim sposobem do przysparzania środków na utrzymanie dróg.

W celu ujednostajnienia postępowania przy udzielaniu tych wyjątkowych zezwoleń na ustanawianie myt na drogach publicznych zarządzam co następuje.

Co do dróg państwowych należy przedkładać odnośne wnioski tylko w razach wyjątkowych, w szczególności o ile utrzymanie pewnych mostów wymaga zwiększonych nakładów pieniężnych ze strony Skarbu Państwa, spowodowanych nadmiernemi wymaganiami ruchu lokalnego.

Stawianie wniosków do Ministerstwa co do proponowanych opłat mostowych przysługuje Województwu, które winno odnośne sprawozdania Okr. Dyr. Rob. Publ. przedkładać Ministerstwu Robót Publicznych, motywując wyjątkowość potrzeby, wykazując normalne koszty utrzymania, jakoteż koszty utrzymania zwiększone wskutek nadmiernego ruchu lokalnego, następnie podać frekwencję kołową i pieszą na dobę, wysokość pobierać się mających opłat, sposób ich ściągania, wysokość spodziewanych dochodów, wysokość wydatków administracyjnych spowodowanych ustanowieniem myta, w końcu sposób użycia dochodów mytniczych i czas, na przeciąg którego pobór opłaty ma być dozwolony.

Na drogach samorządowych, jak na wstępie zaznaczono, myta ustanowione być mogą tylko na zasadzie zatwierdzonych przez Min. Rob. Publ. uchwał odnośnych samorządów, również tylko w razach wyjątkowych i na przeciąg czasu nie przekraczający lat 10.

Województwo zawiadomi przeto wszystkie samorządy, że odnośne umotywowane i prawomocne uchwały winny być przedkładane do Województwa, które rozpatrzywszy sprawę, albo odmówi przedłożenia jej Min. Rob. Publ. czy to ze względów merytorycznych czy formalnych, albo uznawszy sprawę za dojrzałą, przedłoży ją Ministerstwu z własnym wnioskiem, umotywowanym w sposób przepisany wyżej co do dróg państwowych.

Dochody z opłat mytniczych mają być użyte na utrzymanie tej drogi, na której znajduje się dane myto.

W celu założenia i utrzymania ewidencji tych wyjątkowych myt założy i prowadzić będzie województwo szczegółowy wykaz myt ustanowionych w Okręgu Województwa, na powyższych zasadach i ściśle przestrzegać będzie terminów ich trwania.

Najdalej do 30 stycznia 1922 r. przedłoży Województwo Ministerstwu Robót Publicznych odpisy odnośnych uchwał związ-

ków samorządowych co do dróg samorządowych wraz z odpisami zatwierdzeń tych uchwał przez Ministerstwo Rob. Publ,, dołączając równocześnie odpisy zezwoleń co do myt na drogach państwowych, o ile na takie udzielane były zezwolenia Ministerstwa Robót Publicznych w okręgu tamtejszego Województwa.

Dla ujednostajnienia postępowania przy uwalnianiu pewnych pojazdów od opłat mytniczych zauważa się w końcu, iż Ministerstwo Robót Publicznych, udzielając wyjątkowych zezwoleń na utrzymanie myt, czynić będzie zastrzeżenia, że od opłat mytniczych mają być zwalniane następujące kategorje pojazdów i zwierząt, a to:

1) wszelkiego rodzaju pojazdy i zwierzęta, stanowiące własność władz państwowych tak cywilnych, jak i wojskowych, podwody wojskowe, jakoteż pojazdy i zwierzęta, stanowiące własność władz samorządowych;

2) wszelkiego rodzaju zaprzęgi, stanowiące własność mieszkańców gminy na terytorjum której myto będzie ustanowione, o ile myto to znajdzie się na drodze między zabudowaniami gospodarczemi mieszkańców tej gminy a ich polami, pastwiskami i lasami;

3) pojazdy, wiozące funkcjonarjuszy publicznych w wykonywaniu ich obowiązków publicznych za okazaniem stosownych zaświadczeń.

Minister: *G. Narutowicz.*

23. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 1 maja 1922 r. Nr. XII—537, wydany w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych o środkach na budowę i utrzymanie dróg samorządowych (t. j. wojewódzkich, powiatowych i gminnych).

Do p. wojewody warszawskiego, łódzkiego, kieleckiego, lubelskiego, białostockiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego, do p. delegata rządu w Wilnie.

Ustęp 2-gi i 3-ci Art. 19 Ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. brzmi:

„Budowa i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych dokonywa się z funduszów wojewódzkiego, względnie powiatowego związku samorządowego. Fundusze te tworzą się ze źródeł ogólnosamorządowych, bądź też z opłat specjalnych na ten cel przeznaczonych, a uchwalonych przez wojewódzkie, względnie powiatowe związki samorządowe.

Budowa i utrzymanie dróg gminnych dokonywa się na koszt gminy na podstawie uchwały rady gminnej lub miejskiej".

Pozatem art. 21 i 22 przewiduje, że na budowę i utrzymanie dróg samorządowych mogą być udzielane zapomogi i pożyczki ze Skarbu Państwa w miarę asygnowanych na ten cel funduszów, dalej art. 23 przewiduje możność pociągania do specjalnych opłat tych, którzy z budowy lub utrzymania drogi otrzymują specjalne korzyści (np. tak zwani „adjacenci") oraz tych, którzy nadmiernie niszczą drogi (np. pewne zakłady przemysłowe i handlowe, fabryki, kopalnie i t. p.) wreszcie w wyjątkowych razach Minister Robót Publicznych może zezwalać na opłaty mytnicze.

Oprócz wyżej wymienionych środków na budowę i utrzymanie dróg samorządowych, specjalnie do dróg należących do kategorji dróg gminnych mogą być na zasadzie art. 29—33 Ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. wykorzystane świadczenia drogowe w naturze, gdyż rady gminne, względnie rady miejskie mogą uchwalać oprócz opłat w gotówce obowiązkowe dla mieszkańców gmin świadczenia drogowe w robociźnie pieszej i środkach przewozowych; wielkość tych świadczeń, t. j. ilość robocizny, określają, w zależności od potrzeby, uchwały Rad gminnych względnie miejskich.

Należy jednakże mieć na uwadze, iż stosownie do postanowienia art. 31 świadczenia drogowe w naturze mogą być zastąpione opłatą pieniężną.

W chwili obecnej kiedy podstawy finansowe życia samorządowego nie są unormowane, na podkreślenie zasługuje możność łatwego wyjścia z trudności finansowych przy prowadzeniu gospodarki drogowej przez zastosowanie na terenie b. zaboru rosyjskiego *drogowych opłat specjalnych.*

Na powyższe należy zwrócić uwagę PP. Starostów, jako przewodniczących Sejmików, i przewodniczących rad gminnych miast wydzielonych, udzielając im wzoru statutu o specjalnych opłatach drogowych, dołączonego do niniejszego okólnika.

Za Ministra: *Rybczyński,* Podsekretarz Stanu.

Załącznik do Okólnika Nr. XII–536.

WZÓR STATUTU O SPECJALNYCH OPŁATACH DROGOWYCH.

Art. 1) Zgodnie z art. 19 ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 6/21 r. p. 32) na posiedzeniu w dniu . . . 192 . . roku Sejmik powiatu . . . . . (względnie Rada gminna w . . . . . lub

Rada miejska . . . . .) uchwaliła statut o opłatach specjalnych na budowę i konserwację dróg wojewódzkich i powiatowych (względnie gminnych) na zasadach następujących.

Art. 2) Na pokrycie . . . . % [1]) kosztów budowy i utrzymania dróg . . . . . pobierana będzie a) od morgi naturalnej [2]), b) od budynków, przyczem za równoważnik 1 morgi naturalnej przyjmuje się sumę . . . . . marek państwowego szacunku asekuracyjnego w . . . r.

Uwaga I. Budowle ściśle związane z prowadzeniem gospodarstwa rolnego i służące jego potrzebom (stodoły, stajnie, obory, chlewy i t. d.) jak również domy mieszkalne niedochodowe t. j. zajmowane tylko przez właściciela, jego rodzinę i służbę są wolne od opłaty.

Uwaga II. W razie braku szacunku asekuracyjnego budynków specjalna Komisja szacunkowa oszacuje budynek i ustali równoważnik w stosunku do jednego morga naturalnego. W skład Komisji wchodzą: powiatowi radcy ubezpieczeń, powiatowy Inspektor ubezpieczeń i członek Wydziału Powiatowego, jako przewodniczący Komisji.

Uwaga III [3]). Opłaty od morgi naturalnej i od budynków pobiera się o . . . % większe w strefie przydrożnej. Szerokość strefy przydrożnej liczy się po . . . . . km. od osi drogi z każdej strony.

Art. 3) Wydział Powiatowy (względnie zarząd gminy lub miasta) obowiązany jest corocznie wyjednać u władzy nadzorczej zatwierdzenie uchwalonej przez Sejmik stosownie do potrzeb wysokości normy opłaty od morgi naturalnej, jak również zmiany wysokości równoważnika.

Art. 4) Rozkładu opłaty drogowej dokonuje Wydział powiatowy (względnie zarząd gminy lub miasta) i ściąga ją w drodze administracyjnej.

---

[1]) Opłaty mogą pokrywać nawet 100% kosztów, o ile nie są przez związek samorządowy na te same drogi pobierane inne opłaty z funduszów samorządowych (np. opłaty od adjacentów na zasadzie statutu zatwierdzonego przez M. R. P.), albo o ile koszty budowy względnie utrzymania nie są częściowo pokryte z ogólnych funduszów samorządowych, lub też z zapomóg. W tych ostatnich wypadkach wysokość opłat winna być w ten sposób ustalona, aby ogólna suma kosztów budowy względnie utrzymania dróg znalazła całkowite pokrycie.

[2]) Mogą być różne normy opłaty od morgi ziemi ornej, łąki, lasu i t. p.

[3]) Uwaga ta umieszcza się w razie, jeżeli na terenie odnośnego związku samorządowego nie są już ustanowione opłaty od adjacentów.

§ 5) Wezwania płatnicze, wymierzające wysokość opłaty doręcza się za potwierdzeniem odbioru. Uiszczenie opłaty winno nastąpić w przeciągu 30 dni od dnia doręczenia wezwania; po tym terminie ściąga się opłata w drodze egzekucji administracyjnej z doliczeniem 3% miesięcznie tytułem kary za zwłokę.

§ 6) W tym samym terminie przysługuje prawo założenia protestu przeciw oznaczonym opłatom. Protest winien być wniesiony na piśmie do wydziału powiatowego (względnie zarządu gminy lub miasta).

Założenie protestu nie zwalnia od uiszczenia opłaty w ustalonym terminie; o proteście rozstrzyga w I instancji wydział powiatowy, w II-giej urząd wojewódzki, w III-ciej Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

§ 7) Koszty, które powstaną wskutek sprawdzenia protestów na miejscu, ponosi kontrybuent, o ile protest nie zostanie uwzględniony.

§ 8) Wykroczenia przeciwko niniejszemu statutowi podlegają karze przewidzianej przez kodeks karny.

§ 9) Przepisy wykonawcze do niniejszego statutu wyda wydział powiatowy.

§ 10) Statut o opłatach drogowych specjalnych wchodzi w życie z chwilą zatwierdzenia go przez władze nadzorcze.

24. Okólnik M.R.P. z dnia 25 lipca 1922 r. Nr. XI—1215 w sprawie sprzedaży bezużytecznego inwentarza i starych materjałów dróg państwowych.

DO WOJEWÓDZTW (OKRĘGOWYCH DYREKCYJ ROBÓT PUBLICZNYCH)

w Warszawie, Lublinie, Kielcach, Łodzi, Lwowie, Krakowie, Białymstoku, Nowogródku, Brześciu, Łucku, O.D.R.P. tarnopolskiej we Lwowie, O.D.R.P. stanisławowskiej we Lwowie, do pana delegata rządu w Wilnie, do województwa pomorskiego w Toruniu, do województwa poznańskiego w Poznaniu.

Stare materjały budowlane oraz zniszczone narzędzia, stanowiące własność państwową, których bezużyteczność dla celów drogowych została stwierdzona przez inżyniera drogowego i potwier-

dzona przez Okręgową Dyrekcję R. P., mogą być sprzedane w drodze publicznej licytacji.

W tym celu winien inżynier powiatowy spisać akt o bezużyteczności danego inwentarza drogowego, zawierający wyszczególnienie, ilość, dotychczasowe przeznaczenie, czas nabycia i cenę, za którą przedmiot został nabyty, numer księgi inwentarzowej oraz numer pozycji, pod którą przedmiot był dotąd zapisany, miejsce, gdzie się on znajduje i wreszcie cenę szacunkową, od której winna rozpocząć się licytacja.

Akt taki z odpisem inżynier drogowy przesyła Okręgowej Dyrekcji R. P., która przez swego delegata przy najbliższej sposobności sprawdza na miejscu zawarte w nim dane i wydaje zezwolenie na sprzedaż, względnie odmawia go lub wydaje inną decyzję, czyniąc o tem stosowny napis na akcie. Odpis aktu pozostaje w aktach Dyrekcji.

O ile zniszczone narzędzia lub nieużyteczne materjały przeznaczone dla sprzedaży przedstawiają według oszacowania wartość przekraczającą kwotę określoną jako granicę kompetencji Dyrekcji, a więc obecnie 5.000.000 mk. (p. rozp. M.R.P. z dn. 28.II.1922 r., Nr. IV—467), lub jeżeli przedmiot sprzedaży stanowią materjały albo narzędzia, które mogą być użyte do innych celów publicznych, natenczas winna Dyrekcja przesłać sprawę do decyzji Ministerstwa.

Na podstawie upoważnienia Dyrekcji ogłasza inżynier drogowy obwieszczenie o mającej nastąpić licytacji przez wywieszenie obwieszczenia na widok publiczny w lokalu starostwa i odnośnego urzędu gminnego na 14 dni przed terminem licytacji.

W obwieszczeniach winny być wyszczególnione przedmioty podlegające sprzedaży, ich ilość, cena szacunkowa, od której rozpocznie się licytacja; winno być też wskazane, gdzie i kiedy przedmioty te mogą być obejrzane, wreszcie podana data, godzina i miejsce licytacji.

Licytanci przed przystąpieniem do przetargu składają na miejscu licytacji do rąk przeprowadzającego w gotówce wadjum w wysokości 10% sumy szacunkowej.

Licytację przeprowadza w sposób ustny inżynier drogowy lub jego zastępca wobec delegata gminy i 2-ch świadków nie należących do służby drogowej.

O ile suma szacunkowa przedmiotów podlegających licytacji nie przekracza 100.000 mk., Okręgowa Dyrekcja R. P. może na odnośnym akcie zarządzić, by licytację przeprowadził w obecności

2-ch świadków wójt tej gminy, na terenie której znajdują się przedmioty.

Poruczanie przeprowadzenia licytacji niższym funkcjonarjuszom drogowym jest wzbronione.

Zabrania się stawanie do licytacji w charakterze kupujących funkcjonarjuszom drogowym bez względu na zajmowane przez nich stanowisko służbowe.

Bezpośrednio po odbytej licytacji przeprowadzający licytację spisuje protokół stwierdzony podpisem własnym delegata gminy i 2-ch świadków oraz nabywcy materjałów.

W protokóle winno być zaznaczone, na zasadzie jakiego rozporządzenia została sprzedaż zezwolona i przeprowadzona. Należy też w protokóle uczynić zastrzeżenie, że od chwili dokonanego kupna zabezpieczenie całości i ilości nabytych przedmiotów należy wyłącznie do nowonabywcy, oraz ustalić termin, w którym nabywca winien zabrać kupione przedmioty.

Po odbytej licytacji przed spisaniem protokółu nabywca winien złożyć w gotówce do rąk przeprowadzającego licytację całą należytość za nabyte przedmioty.

Po spisaniu protokółu złożone wadja zwraca się licytantom.

Uzyskana ze sprzedaży kwota winna być w ciągu 24 godzin złożona do Kasy skarbowej jako przychód w tej pozycji dochodowej budżetu Min. Rob. Publ., którą każdorazowo wskaże Okręgowa Dyrekcja R. P. przy zatwierdzeniu wniosku sprzedaży.

Nie później niż w 14 dni po odbytej licytacji inżynier drogowy przesyła wszystkie akty sprawy wraz z kwitem kasowym do Okręgowej Dyrekcji R. P., która sprawdza, czy zarządzone formalności i terminy zostały zachowane i przechowuje te akty w składnicy aktów rachunkowych Dyrekcji.

W razie niedojścia licytacji do skutku przeprowadzający licytację sporządza o tem protokół, który podpisują też obecni.

Protokół ten niezwłocznie przesyła się do Okręgowej Dyrekcji celem wydania przez nią odpowiednich zarządzeń zależnie od okoliczności, które były powodem niedojścia licytacji do skutku.

Minister: *Ziemiński.*

III.

Ruch na drogach.

25. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3 czerwca 1922 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 46/22 r. poz. 407).

Na podstawie artykułu 6 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Wszyscy korzystający z dróg publicznych dla jazdy, wożenia i pędzenia lub prowadzenia zwierząt jako to: kierownicy pojazdów mechanicznych, woźnice, cykliści, jeźdźcy i poganiacze zwierząt, obowiązani są trzymać się prawej strony drogi (w kierunku jazdy), i przy wymijaniu pojazdów lub zwierząt, jadących lub idących w przeciwnym kierunku, winni usunąć się ze swemi pojazdami lub zwierzętami na prawo.

Również winni zboczyć na prawo, gdy zostają wyprzedzani, natomiast gdy wyprzedzają dążących w tym samym kierunku, winni zboczyć na lewo.

Pragnący wyprzedzić obowiązany jest dać sygnał, względnie ostrzec wołaniem o swem zbliżaniu się, a ostrzeżony winien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

§ 2. Wyprzedzać można tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzanym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliża się z przeciwnej strony.

Zabrania się wyprzedzać, gdy droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jakoteż na mostach, skrętach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach.

§ 3. Przekroczenia postanowień niniejszego rozporządzenia będą karane na zasadzie art. 21 i art. 22 powołanej ustawy z dn. 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656).

§ 4. Dla miast, w których ruch na linjach kolei miejskich (tramwajów) odbywa się w lewo, do czasu przeprowadzenia koniecznych zmian technicznych, celem przystosowania linji do ruchu po prawej stronie, które winno nastąpić nie później niż w ciągu roku od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia, wojewodowie uregulują bezpieczeństwo i porządek miejscowego ruchu publicznego, ze względu na tymczasową różnicę kierunków jazdy kolei miejskich, a innych pojazdów.

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

Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister Spraw Wewnętrznych: *Kamieński*.

26. Rozporządzenie z dnia 22 września 1922 r. w przedmiocie wymijania i wyprzedzania na drogach publicznych Województwa Śląskiego.

(Dziennik Ustaw Śląskich Nr. 26/22 r. p. 94).

Na mocy ustępu 3 art. 40 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 15 lipca 1920 r. zawierającej statut organiczny Województwa Śląskiego (Dz. Ust. Rz. P. z 1920 r. Nr. 73 poz. 497) uzupełnionego ustawą z dnia 30 lipca 1921 r. (Dz. U. Rz. P. z 1921 r. Nr. 69, poz. 449) oraz art. 4 ust. 5 tejże Ustawy Konstytucyjnej postanawiam w porozumieniu z Tymczasową Radą Wojewódzką dla części cieszyńskiej Województwa Śląskiego co następuje:

Art. 1. Znosi się ustęp 1 § 24 ustawy z dnia 1 stycznia 1878 r. w przedmiocie porządku na drogach publicznych (Śl. Dz. Ust. Nr. 5).

W jego miejsce obowiązują następujące przepisy:

§§ 1—4 z Rozp. z dn. 3. 6. 22 (Dz. U. Rz. P. Nr. 46, poz. 407).

§ 1. Wszyscy korzystający z dróg publicznych dla jazdy, wożenia i pędzenia lub prowadzenia zwierząt jako to: kierownicy pojazdów mechanicznych, woźnice, cykliści, jeźdźcy i poganiacze zwierząt obowiązani są trzymać się prawej strony drogi (w kierunku jazdy), i przy wymijaniu pojazdów lub zwierząt, jadących lub idą-

cych w przeciwnym kierunku, winni usunąć się ze swemi pojazdami lub zwierzętami na prawo.

Również winni zboczyć na prawo, gdy zostają wyprzedzani, natomiast gdy wyprzedzają dążących w tym samym kierunku, winni zboczyć na lewo.

Pragnący wyprzedzić obowiązany jest dać sygnał wzgl. ostrzec wołaniem o swem zbliżaniu się, a ostrzeżony winien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

§ 2. Wyprzedzać można tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzaniem znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliża się z przeciwnej strony.

Zabrania się wyprzedzać, gdy droga nie jest widoczna na dostateczną odległość jakoteż na mostach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach.

§ 3. Przekroczenia postanowień niniejszego rozporządzenia będą karane na zasadzie art. 21 i art. 22 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656).

§ 4. Dla miast, w których ruch na linjach kolei miejskich (tramwajów) odbywa się w lewo, do czasu przeprowadzenia koniecznych zmian technicznych, celem przystosowania linji do ruchu po prawej stronie, które winno nastąpić nie później niż w ciągu roku od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia, Wojewodowie uregulują bezpieczeństwo i porządek miejscowego ruchu publicznego, ze względu na tymczasową różnicę kierunków jazdy kolei miejskich, a innych pojazdów.

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

Wojewoda Śląski: *Rymer.*

27. Rozporządzenie 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. 65/22 r. p. 587).

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:

A. Przepisy ogólne.

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia stosują się do wszystkich pojazdów, służących do przewozu osób lub ciężarów, a poruszanych siłą mechaniczną (zwanych poniżej pojazdami mechanicznemi), nie biegnących po szynach, korzystających stale lub czasowo z dróg publicznych i przeznaczonych zarówno dla celów zarobkowych, jak i dla własnego użytku osób prywatnych lub instytucji samorządowych, państwowych, spółek, firm i t. d.

Utrzymywanie pojazdów w celach zarobkowych dla przewozu osób lub ciężarów podlega ponadto przepisom o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe.

§ 2. O ile miejscowe warunki tego wymagają, mogą Wojewodowie wydawać szczegółowe przepisy dla ruchu pojazdów mechanicznych po uprzedniem uzyskaniu aprobaty Ministerstwa Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych.

§ 3. Wszędzie, gdzie w rozporządzeniu niniejszem wymieniony jest „Wojewoda“ lub „Urząd wojewódzki“ (Okręgowa Dyrekcja robót publicznych), należy dla miasta stołecznego Warszawy rozumieć „Komisarz“ lub „Komisarjat Rządu“ na m. st. Warszawę, działający w porozumieniu z Okręgową Dyrekcją robót publicznych województwa warszawskiego.

B. Przepisy dotyczące budowy i urządzenia pojazdów mechanicznych.

§ 4. Pojazdy mechaniczne powinny być zbudowane i urządzone w sposób, zapewniający bezpieczeństwo ruchu, a wykluczający możliwość wywołania pożaru lub wybuchu, niepokojenia publiczności i straszenia zwierząt przez nadmierny hałas, dym, parę lub woń.

Obręcze kół, jeśli nie są gumowe lub tak urządzone, aby pod względem elastyczności odpowiadały gumowym, oraz zewnętrzne powierzchnie wstęg pędnych czołgów winny być gładkie, względnie powinny posiadać takich nierówności, które mogłyby psuć nawierzchnię (jezdnię) drogi.

Stosowanie urządzeń przeciwślizgowych (klamer, łańcuchów, ostróg i t. p.) dopuszczalne jest tylko podczas ślizgawicy lub śniegu.

Obciążenie kół na centymetr bieżący szerokości obręczy nie może przekraczać 150 kg. Szerokość ta winna być mierzona na

obręczy nowej w stanie normalnego działania, w miejscu zetknięcia się jej z twardą nawierzchnią drogi.

§ 5. Wszystkie przyrządy, służące do kierowania, hamowania i koniecznej obsługi, tyczącej się bezpieczeństwa ruchu pojazdu mechanicznego, powinny być umieszczone w ten sposób, aby kierowca miał łatwy i pewny dostęp do nich tak we dnie, jak i w nocy, bez niebezpieczeństwa omyłki i nie będąc zmuszony do odwracania uwagi od drogi.

§ 6. Każdy pojazd mechaniczny powinien być zaopatrzony w następujące przyrządy i urządzenia:

a) w silny i niezawodnie działający kierownik, umożliwiający pewne i łatwe mijanie oraz skręcanie pod kątem możliwie największym;

b) w dwa, niezależnie od siebie, dobrze działające hamulce, z których jeden musi działać bezpośrednio i równomiernie na koła popędowe lub na części składowe pojazdu, stale z kołami połączone. Obydwa hamulce muszą działać zarówno przy jeździe naprzód, jak i wstecz. Każdy hamulec użyty oddzielnie powinien natychmiast zatrzymać bieg kół pojazdu, idącego z góry lub pod górę;

c) w pewnie działający przyrząd, zapobiegający przy jeździe pod górę niespodziewanemu stoczeniu się w tył, o ile jeden z hamulców nie spełnia tego zadania. Do motocykli i lekkich pojazdów osobowych postanowienie to nie ma zastosowania;

d) w przyrząd, służący do jazdy wstecz i wprawiany w ruch z siedzenia kierowcy — dla pojazdów, których ciężar własny przenosi 350 kg.;

e) w urządzenie, uniemożliwiające wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;

f) w dwa dźwiękowe sygnały ostrzegawcze, z których jeden o silnym i donośnym dźwięku dla użytku w miejscach otwartych, a drugi o słabym, niskim tonie dla miejscowości zabudowanych; wyjątek stanowią motocykle, które winny posiadać jeden sygnał dźwiękowy o tonie wysokim. Stosowanie dzwonków, jako dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych przy pojazdach mechanicznych, oraz gwizdawek w miejscowościach zaludnionych jest zabronione;

g) w dwie latarnie o bezbarwnych szkłach, umieszczone na przodzie, wskazujące w przybliżeniu granicę szerokości pojazdu, w jedną latarkę z czerwonem światłem, umieszczoną w tyle pojazdu po lewej stronie, oraz w urządzenie, dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny; ta latarka tylna, oraz urządzenie do

oświetlania tylnego znaku, nie może być gaszona i zapalana z siedzenia kierowcy lub z wnętrza pojazdu.

Nadto wszelkie pojazdy mechaniczne, mogące poruszać się z szybkością większą niż 20 km. na godzinę, muszą być zaopatrzone przynajmniej w jeden reflektor, oświetlający drogę na przestrzeni nie krótszej niż 100 metrów przed pojazdem z tem, że snop promieni oślepiających o ile możności nie będzie się wznosił powyżej jednego metra nad ziemią.

W miejscowościach zamieszkałych, posiadających oświetlenie publiczne, zabrania się stosować reflektory lub latarnie oślepiające.

Przy motocyklach bez bocznego wózka doczepnego dostateczna jest jedna przednia latarnia.

Pojazdy mechaniczne, służące dla celów rolnictwa, udające się z miejsca postoju na roboty w polu lub odwrotnie, mogą być oświetlone tylko jedną ręczną latarką.

C. Przepisy dotyczące udzielania pozwoleń na ruch pojazdów mechanicznych.

§ 7. Do ruchu na drogach publicznych mogą być dopuszczane tylko te pojazdy mechaniczne, które w myśl § 12 niniejszego rozporządzenia zostały zbadane przez odnośne władze, zarejestrowane oraz zaopatrzone w odpowiednie świadectwo, numer i znak rejestracyjny w myśl § 16.

Badanie i dopuszczenie do jazdy może dotyczyć pewnego typu lub poszczególnego pojazdu.

§ 8. O zbadanie i dopuszczenie do jazdy pewnego typu pojazdów wnosi wytwórca lub jego zastępca piśmienne podanie do tego Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcyj robót publicznych), w którego obrębie znajduje się fabryka względnie siedziba zastępcy zagranicznego fabrykanta, o ile chodzi o typy pochodzenia obcokrajowego.

Do podania należy dołączyć następujące załączniki w 2 egzemplarzach:

1) rysunek przekroju pojazdu, uwidoczniający w szczególności silnik (wraz z przekładnią), urządzenia kierownika i hamulców w podziałce conajmniej $^1/_{20}$ naturalnej wielkości i

2) techniczny opis typu, obejmujący poniższe szczegóły:

a) ogólny opis typu,

b) źródło siły i system silnika,

c) moc silnika lub maszyny w koniach parowych, względnie w kilowatach, ilość cylindrów, średnicę ich, skok tłoków oraz największą ilość obrotów na minutę,

d) przy silnikach spalinowych opis przyrządów zapalających i ochładzających, przy silnikach parowych opis urządzenia do wytwarzania pary, a przy silnikach elektrycznych opis akumulatorów lub dynamomaszyny,

e) opis przeniesienia siły i urządzenia do kierowania,

f) ilość, rodzaj i opis hamulców,

g) przyrządy oświetlające i sygnałowe,

h) największą długość, szerokość i wysokość pojazdu, rozstaw osi, rodzaj, rozmiary i rozstaw kół, ciężar własny pojazdu i obciążenie kół, nośność pojazdu,

i) ilość i ciśnienie kół, zaopatrzonych w hamulce.

§ 9. Wojewoda zarządza badanie przez Okręgową Dyrekcję robót publicznych, czy przedstawiony typ pojazdu nadaje się do dopuszczenia go do ruchu na drogach publicznych.

Badanie pojazdów przeprowadza „Komisja samochodowa", wyznaczona przez wojewodę, i składająca się z przedstawiciela Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych), przedstawiciela Okręgowej Komendy policji państwowej oraz zaprzysiężonego rzeczoznawcy.

W Komisjach samochodowych może brać udział z głosem doradczym przedstawiciel Klubu automobilistów.

Komisja sprawdza w obecności strony interesowanej zgodność opisu i rysunków z dostarczonym pojazdem, bada jego konstrukcję i zgodność urządzeń z wymaganiami, wyszczególnionemi w § 6 i po odbyciu jazdy próbnej opinjuje o dopuszczalności typu.

Na mocy wniosku Komisji, wojewoda wydaje wytwórcy lub jego zastępcy zaświadczenie o dopuszczalności typu wedle załączonego wzoru (Załącznik № 1), które jest ważne na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub, w razie ujemnego wyniku badania, odrzuca prośbę, podając motywy.

§ 10. Stali przedstawiciele zagranicznych wytwórców pojazdów mechanicznych, będący obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej, mogą zamiast poddawania typu badaniu Komisji (§ 9 ust. 2) otrzymywać zaświadczenia dopuszczalności typu, na mocy odpowiedniego świadectwa władz rządowych obcego państwa, produkującego dany typ, o ile państwo to należy do Międzynarodowej Konwencji o ruchu samochodowym.

Powyższe świadectwo powinno być przedstawione w zalegalizowanem tłomaczeniu polskiem oraz zawierać wszystkie dane, wyszczególnione w § 8.

Postanowienie to nie ma zastosowania do typów pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do przewożenia osób w celach zarobkowych.

§ 11. Wytwórca lub jego zastępca winni, w razie sprzedaży pojazdu mechanicznego dopuszczonego do jazdy typu, doręczyć nabywcy urzędowo poświadczony odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu do jazdy (§ 9 ust. ostatni) wraz z zaświadczeniem potwierdzającem, że pojazd w zupełności odpowiada dopuszczonemu typowi (wzór na Załączniku № 1). Wystawiający podobne zaświadczenie odpowiada za prawdziwość potwierdzenia.

W razie późniejszej zmiany właściciela pojazdu winien poprzedni posiadacz oddać zaświadczenie następnemu. Zaświadczenie takie nie może być odstąpione posiadaczowi innego pojazdu, chociażby tego samego typu.

§ 12. O zbadanie i dopuszczenie poszczególnych pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicznych, winien właściciel pojazdu, świeżo zbudowanego lub pojazdu już poprzednio zbadanego i dopuszczonego, ale w którym dokonano ważnych zmian konstrukcyjnych, wnieść przed rozpoczęciem używania pojazdu piśmienne podanie do właściwego Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych).

Do podania należy dołączyć:

1) w dwóch egzemplarzach rysunek, względnie fotografję pojazdu i krótki opis techniczny, zawierający przynajmniej dane punktów: a), b), c), f), h) oraz i) paragrafu 8 niniejszego rozporządzenia,

2) dowód własności,

3) dowód właściwego Urzędu celnego, o ile chodzi o pojazd nie zbudowany w kraju,

4) zaświadczenie, wymienione w § 11, o ile pojazd należy do do typu dopuszczonego.

Jako właściwy Urząd wojewódzki należy uważać ten Urząd wojewódzki, na terenie którego znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, a jako ważne zmiany konstrukcyjne należy uważać zmianę źródła siły, zmianę silnika, zmiany ustroju podwozia, hamulców, kierownika i takie przeróbki nadwozia, które powodują zmianę nośności lub też ciężaru własnego pojazdu lub zmianę typu.

Wojewoda decyduje o dopuszczalności pojazdu w sposób przewidziany w § 9 z tem, że dla pojazdów, dla których przedstawiono zaświadczenie o dopuszczalności typu (§ 11), Komisja samochodowa sprawdza, czy pojazd rzeczywiście odpowiada temu typowi, a przez jazdę próbną stwierdza sprawność wszystkich przyrządów i urządzeń.

§ 13. W razie stwierdzenia przez poszczególnych członków Komisji samochodowej lub też organów, powołanych w myśl art. 19 ustawy z dn. 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych, że dopuszczony pojazd znajduje w stanie niebezpiecznym dla ruchu lub szkodliwym dla dróg, winien wojewoda zarządzić zbadanie tego pojazdu i wezwać urzędowo właściciela do przedstawienia pojazdu Komisji samochodowej, wyznaczając mu możliwie najkrótszy termin.

W razie stwierdzenia przez Komisję samochodową, że pojazd nie odpowiada warunkom, wymienionym w § 4, zaświadczenie o dopuszczalności pojazdu może być cofnięte czasowo lub całkowicie.

Nieusprawiedliwione przez właściciela niedostarczenie pojazdu do zbadania w wyznaczonym przez wojewodę terminie — powoduje utratę prawa kursowania. Czasową lub całkowitą utratę prawa zapisuje Urząd wojewódzki (Okr. Dyr. Rob. Publ.) w dokumencie wydawanym na prawo kursowania w myśl § 16.

§ 14. Pojazdy mechaniczne używane dla celów zarobkowych, tak osobowe jak ciężarowe, podlegają perjodycznemu badaniu przez Komisję samochodową raz na rok, a wszelkie inne pojazdy mechaniczne raz na trzy lata.

Obowiązek przestrzegania terminów leży na właścicielach pojazdów, w przeciwnym razie wojewodowie postępują w myśl paragrafu 13.

§ 15. Badanie i dopuszczanie do ruchu pojazdów mechanicznych władz wojskowych przeprowadzają odnośne władze wojskowe zgodnie z zasadami niniejszych przepisów.

D. Przepisy dotyczące rejestracji i znaków pojazdów mechanicznych.

§ 16. Dopuszczone do ruchu (§ 12) pojazdy mechaniczne wciągają Urzędy wojewódzkie (Okręgowe Dyrekcje robót publicz-

nych) do specjalnych rejestrów, wyznaczają znak rejestracyjny dla danego pojazdu, wydają właścicielowi tablicę z tym znakiem dla umieszczenia na pojeździe, następnie wydają temuż właścicielowi, za równoczesnem zawiadomieniem Okręgowych Komend policji państwowej, pozwolenie według załączonego wzoru (Załącznik № 2) na prawo kursowania pojazdu, ważne dla całego obszaru Rzeczypospolitej Polskiej.

Pozwolenia te winny być co rok w ciągu marca przedstawiane do prolongowania.

§ 17. Znak rejestracyjny składa się z jednej lub z dwu wielkich liter łacińskich dla oznaczenia województwa, gdzie pojazd zarejestrowano, oraz cyfr arabskich, wskazujących numer rejestracyjny.

Ustanawia się następujące litery dla oznaczenia województw: m. st. Warszawa literę W; Województwo Warszawskie litery WR; Łódzkie ŁD; Kieleckie KL; Lubelskie LB; Białostockie BŁ; Krakowskie KR; Lwowskie LW; Tarnopolskie TR; Stanisławowskie ST; Nowogródzkie NW; Poleskie PL; Wołyńskie WŁ; Poznańskie PZ; Pomorskie PM i Ziemia Wileńska WN.

§ 18. Znaki pojazdu muszą być umieszczone na widocznem miejscu z przodu i z tyłu na płaszczyznach pionowych, prostopadłych do osi podłużnej pojazdu; środek znaków winien znajdować się w miarę możności na tejże osi podłużnej.

Oba znaki składają się z liter czerwonych i cyfr czarnych, nakładanych na białych płaskich prostokątnych tablicach z czarną ramką; tablice te z twardej blachy winny być stale przytwierdzone do pojazdu za pomocą śrub, nitów lub gwoździ. Tylny znak może być namalowany na ściance latarni.

Na przednim znaku grupy liter, umieszczone przed cyframi, stać mają w jednym z niemi rzędzie i być oddzielone od nich poziomą kreską, na tylnym zaś litery mają być pomieszczone nad cyframi.

Wymiary znaków winny być następujące:

	Przedni znak mm	Tylny znak mm
Wysokość liter	100	75
Wysokość cyfr	100	105
Szerokość liter	65	90
Szerokość cyfr	50	60
Jednostajna grubość linji liter i cyfr . . .	13	15
Odległość między oddzielnemi cyframi lub literami i od ramki	13	15

	Przedni znak mm	Tylny znak mm
Wysokość poziomej kreski dla oddzielenia liter i cyfr	13	—
Długość powyższej kreski	13	—
Grubość ramki	10	10
Wysokość znaku z ramką	145	245
Długość znaku z ramką	490	375

Motocykle bez przyczepnego wózka winny mieć tylko jeden przedni znak namalowany z dwu stron na tabliczce, umieszczonej na przodzie w kierunku jazdy. Brzegi tabliczki mogą być zlekka zaokrąglone, a wymiary liter i cyfr mają wynosić: wysokość 60 mm, grubość 10 mm.

Motocykle z przyczepnym wózkiem winny mieć oprócz powyższego jeszcze tylny znak o wymiarach, podanych w tablicy. Te wymiary tablicy stosują się również do przedniego i tylnego znaku innych trzykołowych pojazdów mechanicznych.

Przy drogowych pociągach motorowych tylny znak należy umieszczać w tyle ostatniego wozu przyczepnego.

Oprócz tablic ze znakami rejestracyjnemi każdy pojazd mechaniczny winien być zaopatrzony w tabliczkę, wskazująca nazwę fabryki, № i moc silnika, № fabryczny pojazdu, względnie podwozia, ciężar własny pojazdu w stanie gotowym do ruchu i największą nośność, a nadto wszystkie pojazdy, służące do przewozu ciężarów i osobowe, używane w celach zarobkowych, winny z boku pojazdu posiadać tabliczkę, zawierającą jasno i czytelnie wypisane imię, nazwisko właściciela, miejsce zamieszkania, względnie siedzibę przedsiębiorstwa.

§ 19. Przykrywanie czemkolwiek znaków pojazdów jest zabronione; znaki pojazdu należy zawsze utrzymywać w stanie czytelnym. Ozdabianie znaków rejestracyjnych w jakikolwiek sposób lub też umieszczanie obok nich i wogóle z przodu lub z tyłu pojazdów napisów, liter, znaków i cyfr poza znakami klubowemi i fabrycznemi jest niedopuszczalne. Dolna krawędź przedniego znaku winna być w jednej wysokości z dolną krawędzią przedniej osi,—tylnego znaku najmniej o 40 cm. nad ziemią.

Po drogach publicznych jeździć mogą pojazdy tylko zaopatrzone w znaki, przewidziane w poprzedzających paragrafach.

Przenoszenie znaków z jednego pojazdu na drugi, chociażby tego samego typu jest zabronione.

§ 20. Osoby i przedsiębiorstwa, zajmujące się fabrykacją, naprawą, względnie sprzedażą pojazdów mechanicznych, oraz osoby, przedstawiające pojazd do zbadania lub rejestracji, obowiązane są dla próbnych jazd oraz koniecznych wyjazdów przed rejestracją wyjednać we właściwym Urzędzie wojewódzkim (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych) przydział numerów próbnych.

Znaki z powyższemi numerami mogą być przenoszone z jednego pojazdu na drugi i składają się z czerwonych cyfr i czarnych liter PR, umieszczonych po cyfrach względnie pod niemi, na białem tle. Wymiary znaków próbnych winny być takie same jak stałych.

Wojewodowie mogą ograniczyć ilość próbnych znaków dla poszczególnej osoby, lub przedsiębiorstwa, albo wyznaczyć określony termin ich używania, wreszcie zupełnie odmówić zgody na przydział numerów dla próbnych jazd, o ile zachodzi obawa nadużyć.

§ 21. W razie sprzedaży pojazdu mechanicznego zarejestrowanego i opatrzonego znakami (§ 16 i następne), jakoteż w razie przeniesienia do innej miejscowości stałego postoju pojazdu lub zmiany miejsca zamieszkania właściciela, winien tenże względnie nowy nabywca zawiadomić właściwy Urząd wojewódzki (Okręgową Dyrekcję robót publicznych) w ciągu ośmiu dni o zaszłej zmianie.

Jeżeli nowy postój pojazdu znajduje się w obrębie tego samego województwa, wówczas Urząd wojewódzki dokonywa odpowiednich sprostowań w rejestrze i pozwoleniu, zawiadamiając o tem jednocześnie Komendę Okręgową policji państwowej, względnie wydaje nowe pozwolenie nabywcy po odebraniu poprzedniego pozwolenia.

W razie przeniesienia do obrębu innego województwa winien właściciel pojazdu zwrócić się z prośbą o wydanie nowego pozwolenia i wyznaczenie numeru do Urzędu wojewódzkiego nowego miejsca postoju. Urząd wojewódzki wydaje nowe pozwolenie i wyznacza nowy numer, odbierając jednocześnie pozwolenie dotychczasowe, i zawiadamia Urząd wojewódzki, w którym pojazd był dotychczas zarejestrowany, w celu wykreślenia pojazdu z tamtejszego rejestru.

Badanie pojazdu w razie przedstawienia poprzedniego pozwolenia nie jest dokonywane, o ile nie zachodzą okoliczności przewidziane w § 13.

Czasowe do 3 miesięcy przeniesienie postoju pojazdu lub miejsca zamieszkania właściciela nie wymaga zawiadomienia Urzędu wojewódzkiego.

Jeżeli zarejestrowany pojazd mechaniczny ma być wycofany z ruchu na drogach publicznych, obowiązany jest właściciel zawiadomić o tem właściwy Urząd wojewódzki i zwrócić pozwolenie na prawo kursowania oraz tablice ze znakami rejestracyjnemi.

§ 22. Ustalenie znaków zgodnie z zasadami niniejszych przepisów oraz rejestracja wszystkich pojazdów mechanicznych władz wojskowych należy do kompetencji tych władz.

Wzory znaków oraz ich rozmieszczenie na pojazdach władze wojskowe podają do wiadomości Urzędom wojewódzkim (Okręgowym Dyrekcjom robót publicznych), załączając również wzory wszystkich dokumentów samochodowych.

§ 23. 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 . . .	2.000 marek
Samochody ciężarowe i traktory . . .	500 „

Za czynności, połączone ze zmianą miejsca postoju w obrębie jednego województwa, nie pobiera się żadnych opłat, natomiast za czynności, spowodowane przeniesieniem miejsca postoju z jednego województwa do drugiego, pobiera Urząd wojewódzki, wydający nowe znaki rejestracyjne, opłaty w wysokości 20% wskazanych w powyższej tablicy.

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 opłatą ryczałtową w wysokości 5.000 marek. W razie przydziału na dłuższy przeciąg czasu należy uiszczać taką samą kwotę co miesiąc.

B. Przepisy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych.

§ 24. Do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych na drogach publicznych mogą być dopuszczone tylko te oso-

by, które uzyskały na to pozwolenie Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych), w obrębie którego znajduje się miejsce ich zamieszkania lub miejsce, gdzie uczyły się prowadzenia pojazdów. Pozwolenie według załączonego wzoru (Załącznik № 3), ważne na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, może być wydane kandydatom na podstawie wykazanych przy egzaminie zdolności prowadzenia pojazdu mechanicznego i o ile nie istnieją okoliczności, które czynią kandydata niezdolnym do prowadzenia pojazdu, czy to pod względem moralnym, czy fizycznym.

Kandydaci winni odpowiadać następującym warunkom:

a) mieć skończonych 18 lat życia,

b) umieć biegle czytać i pisać po polsku,

c) nie podlegać nałogom, obniżającym ich wartość fizyczną i moralną,

d) nie posiadać wad organicznych lub chorób, utrudniających prowadzenie pojazdu i

e) odbyć przynajmniej sześciomiesięczną praktykę w warsztatach pojazdów mechanicznych jako wyzwolony czeladnik, oraz uczyć się prowadzenia pojazdów w ciągu trzech miesięcy, albo ukończyć specjalną szkołę szoferską z programem, zatwierdzonym przez Ministerstwo Robót Publicznych, lub jakąkolwiek szkołę średnią techniczną albo mechaniczną, lub też szkołę inżynierską.

Od zadośćuczynienia postanowieniom punktu e) mogą być zwolnieni kandydaci, będący właścicielami pojazdów względnie niezawodowymi sportowcami, nie uprawiającymi kierowania zarobkowo, o zdolnościach i kwalifikacjach których decyduje komisja egzaminacyjna (§ 26).

Na pozwoleniach, wydanych takim kierowcom, winno być umieszczone specjalne zastrzeżenie.

§ 25. Podania o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych należy wnosić do właściwego wojewody za pośrednictwem miejscowego starostwa.

Do podania winny być dołączone:

a) wyciąg świadectwa urodzenia,

a) dwie fotografje nie naklejone,

c) świadectwo lekarza urzędowego stwierdzające, że kandydat nie posiada wad organicznych lub chorób, utrudniających prowadzenie pojazdu;

d) świadectwo stwierdzające, że kandydat posiada potrzebne wykształcenie fachowe i praktyczne, z podaniem czasu nauki;

e) dowód wpłacenia do kasy skarbowej kwoty 3.000 marek na koszta egzaminacyjne.

Starostwo zbiera informacje o petencie w celu ustalenia jego kwalifikacji moralnych, zwracając zwłaszcza uwagę, czy i za jakie przestępstwa był poprzednio karany, czy nie oddaje się pijaństwu i jakiego jest prowadzenia, i po zebraniu potrzebnych danych, przesyła podanie wraz ze swą opinją do Urzędu wojewódzkiego.

§ 26. Egzamin odbywa się przed komisją egzaminacyjną, wyznaczoną przez wojewodę, w skład której wchodzą:

1) przedstawiciel Okręgowej Dyrekcji robót publicznych,

2) urzędnik z wydziału administracyjnego województwa i

3) jeden rzeczoznawca.

Ponadto może brać udział w komisjach delegat Klubu automobilistów.

Przy egzaminie kandydat musi wykazać:

1) znajomość ustawowych przepisów porządkowych na drogach publicznych, oraz rozporządzeń policyjnych ważnych dla kierowców pojazdów mechanicznych;

2) znajomość sposobów przechowywania i obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi;

3) znajomość konstrukcji maszynowej pojazdów obranego rodzaju i

4) praktyczne wyrobienie do kierowania pojazdem przy jeździe próbnej.

W razie pomyślnego wyniku egzaminu, wydaje kandydatowi wojewoda na zasadzie świadectwa komisji egzaminacyjnej pozwolenie na prawo kierowania określonym rodzajem pojazdów mechanicznych na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (§ 24 ust. 1), ważne do końca roku, w którym zostało wydane. Następnie corocznie, najdalej do pierwszego kwietnia, kierowca winien postarać się o prolongowanie pozwolenia.

Kierowca, pragnący otrzymać pozwolenie na prowadzenie innych rodzajów pojazdów mechanicznych, nie wyszczególnionych w pozwoleniu, winien zależnie od uznania komisji egzaminacyjnej poddać się ponownemu egzaminowi.

W razie niepomyślnego wyniku egzaminu, może kandydat poddać się powtórnemu, tylko raz i w terminie nie krótszym, niż 6 miesięcy po pierwszym egzaminie.

Do egzaminu winien kandydat dostarczyć pojazd tego rodzaju, jakiego kierowcą chce zostać.

§ 27. W razie stwierdzenia po wydaniu pozwolenia, że kierowca nie odpowiada warunkom § 24, lub że w inny sposób stał się niezdolny do prowadzenia pojazdu, wojewoda może zarządzić cofnięcie pozwolenia na stałe lub na pewien przeciąg czasu. W tym ostatnim wypadku ponowne wydanie pozwolenia może być uzależnione od powtórnego złożenia egzaminu lub wypełnienia innych warunków, wskazanych przez wojewodę.

§ 28. Do wydawania i odbierania pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych wojskowych przez osoby wojskowe stosują się następujące przepisy:

Minister Spraw Wojskowych ustanawia, które władze wojskowe mają być uprawnione do egzaminowania wojskowych kandydatów na kierowców oraz do wydawania i odbierania pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, z zachowaniem również warunków wyszczególnionych w ustępie trzecim § 26. Wzory tych pozwoleń władze wojskowe komunikują władzom administracyjnym drugiej instancji.

W skład odnośnej komisji egzaminacyjnej wojskowej wchodzi jeden z członków cywilnych komisji egzaminacyjnej, ustanowionej w myśl § 26 niniejszego rozporządzenia, z głosem decydującym w zakresie wymagań ustępu trzeciego tegoż paragrafu.

W dokumentach, wydawanych przy zwolnieniu kierowców wojskowych ze służby czynnej, władze wojskowe zaznaczają na jaki rodzaj pojazdów mechanicznych było wydane pozwolenie, wraz z zaświadczeniem czasu i wyników odbytej praktyki wojskowej oraz z opinją o kwalifikacjach zwolnionego.

Jeżeli posiadacz takiego dokumentu pragnie uzyskać pozwolenie władz cywilnych na prowadzenie tego samego rodzaju pojazdów mechanicznych, to winien wnieść stosowne podanie do właściwego Urzędu wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych), z załączeniem wyżej wymienionych dokumentów, na mocy których bez składania egzaminu otrzymuje pozwolenie według załączonego wzoru № 3 (do § 24).

O ile podanie nie zostanie złożone przed upływem rocznego terminu od daty zwolnienia ze służby czynnej, oraz w razie ujemnych kwalifikacji władz wojskowych, dawny kierowca wojskowy podlega ogólnym postanowieniom §§ 24—26 niniejszych przepisów. Postanowienia tego ustępu będą obowiązywały w rok od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

§ 29. Kierowca obowiązany jest, gdy znajduje się z pojazdem na drodze publicznej, mieć zawsze przy sobie pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdu (§ 24) oraz zaświadczenie o dopuszczalności tegoż do ruchu (§ 16).

Dokumenty powyższe kierowca winien okazywać na każde żądanie służby drogowej, policji państwowej i urzędów gminnych, upoważnionych w myśl art. 19 ustawy z dn. 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Na znak, dany ręką przez organy policji lub służby drogowej, kierowca obowiązany jest niezwłocznie pojazd zatrzymać.

§ 30. Przed każdem wyruszeniem na drogę publiczną winien się kierowca upewnić, że pojazd znajduje się w porządku.

Kierowca pojazdu mechanicznego odpowiedzialny jest za należyte zaopatrzenie go we wszystkie przepisane przyrządy i urządzenia, za prawidłowe ich działanie, za zachowanie należytej ostrożności i oględności w czasie ruchu oraz za zapalenie oświetlenia we właściwym czasie o zmroku lub podczas mgły.

Dopóki maszyna lub silnik pracuje, kierowca nie powinien schodzić z pojazdu i nie ma prawa się oddalać; przed oddaleniem się musi zacisnąć hamulec i uniemożliwić puszczenie w ruch pojazdu przez osoby niepowołane (§ 6 p. e.).

F. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu.

§ 31. Szybkość pojazdów mechanicznych na drogach publicznych nie może zagrażać bezpieczeństwu osób z nich korzystających i musi być taką, aby kierowca w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mógł dostosować się do wymagań bezpieczeństwa ruchu publicznego, oraz ochrony dróg i mostów.

§ 32. Pojazdom mechanicznym, których waga wraz z ładunkiem przekracza 3.000 kg., zabrania się poruszać z szybkością większą niż 25 km. na godzinę.

W miejscowościach zabudowanych wolno jechać osobowym pojazdem mechanicznym z szybkością nie większą niż 25 km. na godzinę, a ciężarowym z szybkością nie większą niż 15 km. na godzinę.

Na skrzyżowaniach dróg, ostrych skrętach i podczas mgły, gołoledzi, na wszystkich miejscach drogi niebezpiecznych, spadzi-

stych lub śliskich wolno jest jechać z szybkością nie większą niż 10 km. na godzinę.

Przez wszystkie mosty drewniane o długości ponad 20 metrów zabrania się przejeżdżać szybkością większą niż 6 km. na godzinę.

Władze administracyjne II instancji mogą, w interesie bezpieczeństwa ruchu lub ze względu na stan drogi, stale lub czasowo ograniczać do norm niższych od powyżej podanych szybkość jazdy pojazdów mechanicznych w poszczególnych miejscowościach lub na poszczególnych odcinkach dróg.

Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy należy dawać zawczasu szczególnie przed zakrętami i skrzyżowaniami dróg oraz w miejscach, gdzie droga nie jest widoczna na dłuższej przestrzeni, lub zbliżając się do oddzielnie stojących budynków.

§ 33. Kierowcy pojazdów mechanicznych obowiązani są trzymać się prawej strony drogi (w kierunku jazdy) i przy wymijaniu pojazdów lub zwierząt, jadących lub idących w przeciwnym kierunku, winni usunąć się ze swemi pojazdami na prawo.

Również winni zboczyć na prawo, gdy zostają wyprzedzani, natomiast gdy wyprzedzają dążących w tym samym kierunku, winni zboczyć na lewo.

Pragnący wyprzedzić obowiązany jest dać sygnał dźwiękowy, a ostrzeżony winien usunąć się na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

Wyprzedzać można tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzanym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i gdy żaden pojazd lub zwierzę nie zbliża się z przeciwnej strony.

Zabrania się wyprzedzać, gdy droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jakoteż na mostach, skrętach, skrzyżowaniach i znacznych spadkach.

Przy mijaniu winni kierowcy pojazdów mechanicznych zmniejszyć szybkość, aby mijanie mogło się odbyć bezpiecznie dla wymijanych; w razie grożącego niebezpieczeństwa winni wstrzymać nawet maszynę, aż wymijani się nie oddalą.

Kierowcy obowiązani są w powyższych wypadkach dawać zawsze zawczasu ostrzegawczy sygnał dźwiękowy, a przed każdem skręceniem, ruszeniem z miejsca lub zatrzymaniem pojazdu — podnieść względnie wyciągnąć rękę.

Jeżeli przytrafi się nieszczęśliwy wypadek, wywołany przez

pojazd mechaniczny, jadący winni zatrzymać się i przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

§ 34. Przy motorowych pociągach drogowych winny być zachowane następujące warunki (poza § 4 ust. 2):

a) przynajmniej ostatni wóz przyczepny musi być zaopatrzony w odpowiednio działający hamulec;

b) na wozie z hamulcem winien podczas ruchu znajdować się specjalny hamulcowy;

c) ostatni wóz przyczepny musi posiadać niezawodnie działające na jezdnię urządzenie, które uniemożliwiałoby mimowolny ruch wstecz przy wznoszeniu się na pochyłościach;

d) oprócz głównego sprzęgła między wozami przyczepnemi i pojazdem motorowym, winny być jeszcze dodatkowe łańcuchy;

e) połączenia między wozami przyczepnemi i pojazdem motorowym muszą być tego rodzaju, aby koła wozów przyczepnych biegły nawet na krzywiznach, o ile możności po śladach kół pojazdu motorowego.

§ 35. Na ruch po drogach publicznych pociągów drogowych, składających się z pojazdu motorowego i jednego lub kilku wozów przyczepnych, wymagane są poza rejestracją specjalne pozwolenia, które wydają właściwi ze względu na siedzibę właściciela wojewodowie, przez Okręgową Dyrekcję robót publicznych po porozumieniu się z właściwemi zarządami dróg, tak państwowych jak i samorządowych, co do dopuszczalności ruchu pociągów drogowych ze względu na stan mostów i nawierzchni dróg. Zezwolenia te winny zawierać szczegółowe warunki, na jakich ruch pociągów może się odbywać.

Jeśli wskazane warunki nie będą spełniane, wydane pozwolenia mogą być cofnięte.

§ 36. Wszelkie ściganie się samochodów, motocykli i t. d. na drogach publicznych podczas ruchu zwykłego jest bezwzględnie wzbronione.

Na odbycie wyścigów na drodze publicznej należy uzyskać pozwolenie właściwej władzy administracyjnej II instancji, która pozwolenie takie wydaje na podstawie opinji Zarządów drogowych i odpowiednich władz administracyjnych I instancji.

O ile teren wyścigów wykracza poza obręb jednego województwa, pozwolenie takie wydaje Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych.

G. Przepisy dotyczące ruchu zagranicznego.

§ 37. Właściciel samochodu, dopuszczonego do kursowania w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej, o ile pragnie udać się tym samochodem zagranicę do jednego z państw, które przystąpiły do Konwencji Międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, zawartej w Paryżu dn. 11 października 1909 r., winien zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo drogowe, wystawione według załączonego wzoru załącznik № 4 przez tę samą władzę, która samochód zarejestrowała, lub za jej poświadczeniem przez stowarzyszenia prywatne (Kluby automobilistów), do tego upoważnione.

Międzynarodowe świadectwo drogowe wystawia się na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności samochodu (§ 16) i pozwolenia na prawo kursowania (§ 24) i jest ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia.

Pozatem należy z tyłu samochodu umieścić na czas wyjazdu zagranicę na widocznem miejscu odrębny od rejestracyjnego znak, ustalający przynależność państwową polską.

Przy samochodach znak taki stanowi tablica owalna szerokości 30 cm. wysokości 18 cm. z wymalowanemi na niej obok siebie drukowanemi łacińskiemi wielkiemi literami P L — czarnemi na białem tle.

Litery muszą mieć najmniej 10 cm. wysokości przy grubości kresek 15 cm. Przy motocyklach wymiary powyższe zmniejszają się odpowiednio do 18, 12, 8 ctm. i 10 mm.

§ 38. Samochody, przybywające z państw, które przystąpiły do Konwencji z dnia 11 października 1909 r., będą dopuszczone do ruchu w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej, o ile są zaopatrzone w prawidłowo wystawione międzynarodowe świadectwo drogowe oraz posiadają oprócz znaku rejestracyjnego, obowiązującego w państwie, z którego pochodzą, jeszcze odrębny znak, ustalający ich przynależność państwową.

Znak przynależności państwowej stanowi tablica, jak powyżej zaznaczono (§ 37 ust. 3), z właściwemi dla każdego państwa literami, a mianowicie: dla Austrji—A.; Belgji—B.; W. Brytanji—G. B.; Bułgarji—B. G.; Czecho-Słowacji—C. S.; Danji—D. K.; Francji—F.; Finlandji—S. F.; w. m. Gdańska—D. A.; Grecji—G. R.; Hiszpanji—E.; Holandji—N. L. Indji Holend.—I. N.; Luksemburga—L.; Monako—M. C.; Niemiec—D.; Norwegji—N.; Polski—P. L.; Portugalji—P.; Rosji—R.; Rumunji—R. M.; Serbji—S. B.; Szwajcarji—C. H.; Szwecji —S.; St. Zjedn. Am. Półn.—U. S.; Węgier—H.; Włoch—I.

§ 39. Prawo przebywania cudzoziemskiego samochodu w Polsce ogranicza się terminem ważności międzynarodowego świadectwa drogowego, jednak z zastosowaniem się do rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 31 grudnia 1921 r. w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z r. 1922 № 8, poz. 57).

Przy wjeździe oraz przy wyjeździe z Polski międzynarodowe świadectwo drogowe musi być okazane urzędom celnym.

Właściciele samochodów zagranicznych, dopuszczonych do ruchu w obrębie Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie świadectw międzynarodowych, winni stosować się do obowiązujących przepisów celnych oraz uiścić przypadające opłaty na cele drogowe.

§ 40. Wyłączenie z ruchu samochodu, zaopatrzonego w międzynarodowe świadectwo drogowe może nastąpić:

1) w myśl art. 7 i 9 Konwencji z dn. 11 października 1909 r. o ruchu samochodowym w razie, gdy kierowca nie stosuje się do zwyczajów miejscowych oraz do rozporządzeń i przepisów, dotyczących ruchu na drogach publicznych, obowiązujących w Rzeczypospolitej Polskiej, oraz

2) w myśl art. 8 tejże Konwencji, gdy jest oczywistem, że samochód nie odpowiada warunkom, wyszczególnionym w art. 1 i 2 Konwencji, albo też, gdy właściciel lub kierowca nie jest obywatelem jednego z państw, należących do Konwencji.

§ 41. W razie przybycia do Polski pojazdu mechanicznego z państwa, które nie przystąpiło do Konwencji z dn. 11 października 1909 r., winien używający go uczynić zadość wszelkim wymaganiom niniejszego rozporządzenia, odnoszącym się do krajowych pojazdów mechanicznych.

To samo stosuje się do samochodów, przybywających z państw, które przystąpiły do Konwencji z dn. 11 października 1909 r., ale nie zaopatrzonych w międzynarodowe świadectwo drogowe.

Przed załatwieniem rejestracji wolno użyć pojazdu jedynie na podstawie kwitu urzędu celnego dla dojazdu od tego urzędu do najbliższego miasta wojewódzkiego, względnie do Warszawy, o ile przejazd od granicy nie trwa dłużej ponad jedną dobę.

Kwit powyższy należy okazywać na żądanie organów władzy (§ 29).

H. Przepisy końcowe.

§ 42. Samochody straży ogniowych oraz pogotowia ratunkowego w służbie mogą używać innych sygnałów dźwiękowych, niż przewidziano w § 6 p. f. Samochody te, w razie koniecznej potrze-

by, mogą nie stosować się również do przepisów § 32 o szybkości jazdy i § 33 ust. 1—6 o sposobach wymijania i wyprzedzania.

§ 43. Urzędy wojewódzkie (Okręgowe Dyrekcje robót publicznych) obowiązane są prowadzić księgi badanych i rejestrowanych pojazdów oraz spisy egzaminowanych kandydatów na kierowców.

Komisje samochodowe i egzaminacyjne obowiązane są spisywać ze swych czynności protokóły.

O uznanych za nieodpowiednie do ruchu na drogach, względnie wyłączonych z tego ruchu, typach lub pojazdach oraz o odrzuconych przy egzaminie kandydatach na kierowców, jakoteż o odebraniu kierowcom pozwoleń już przez nich posiadanych, obowiązane jest odnośne województwo zawiadomić wszystkie inne województwa i Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę.

§ 44. Czuwanie nad przestrzeganiem powyższych przepisów, tudzież donoszenie o przekroczeniach tych przepisów, należy do obowiązków służby drogowej, organów policji państwowej, urzędów gminnych i tych urzędników państwowych, oraz członków klubów automobilistów, którym Ministerstwo Robót Publicznych lub też wojewodowie wystawią odpowiednie upoważnienia.

§ 45. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień ustawy z dnia 7 października 1921 r. (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

§ 46. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia.

§ 47. Zaświadczenia o dopuszczalności do ruchu pojazdów mechanicznych, pozwolenia na prawo ich prowadzenia oraz znaki rejestracyjne, wydane na zasadzie dotychczasowych przepisów, zachowują swą moc przez sześć miesięcy od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia,

Po upływie tego terminu właściciele i kierowcy, nie zaopatrzeni w dokumenty i znaki, zgodne z tem rozporządzeniem, tracą prawo używania pojazdu do ruchu publicznego, względnie prawo prowadzenia pojazdu.

Kierowcy, którzy otrzymali pozwolenia na prawo prowadzenia pojazdów nie mniej niż na rok przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia, mogą być zależnie od uznania Komisji egzaminacyjnej zwolnieni od poddania się egzaminowi, o ile złożą dowody, wymagane punktami a), b), c) i d) § 24 niniejszego rozporządzenia.

Minister Robót Publicznych: *Ziemiński*, Minister Spraw Wewnętrznych: *A. Kamieński*. Minister Spraw Wojskowych: *Sosnkowski*.

Strona 1.

Załącznik Nr. 1.
Wzór do § 9.

Województwo .....

(Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych)

Nr. .....

ZAŚWIADCZENIE O DOPUSZCZALNOŚCI TYPU POJAZDU MECHANICZNEGO

stwierdzające, że poniżej opisany pojazd mechaniczny, oraz wszystkie dalsze pojazdy tego samego typu mogą być dopuszczone do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie zbadania własności typu zgodnie z § 9 rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. w porozumieniu z Min. Spr. Wojskowych z dn. 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych.

---

1. Nazwa i adres firmy, wytwarzającej typ, względnie nazwisko i adres zastępcy wytwórcy.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Strona 2.

2. TECHNICZNY OPIS ZBADANEGO POJAZDU (TYPU):

a) Ogólny opis pojazdu (typu)	
b) źródło siły i system silnika	
c) 1) moc silnika lub maszyny w koniach parowych, względnie w kilowatach, 2) ilość cylindrów, 3) średnica cylindrów oraz skok tłoków, 4) największa ilość obrotów na minutę.	
d) przy silnikach spalinowych opis przyrządów, zapalających i ochładzających; przy silnikach parowych opis urządzeń do wytwarzania pary, a przy silnikach elektrycznych opis akumulatorów lub dynamomaszyny.	
e) opis przeniesienia siły i urządzenia do kierowania.	
f) ilość, rodzaj i opis hamulców.	
g) przyrządy oświetlające i sygnałowe.	

3 Strona.

h) 1) największa długość, 2) szerokość i 3) wysokość pojazdu, 4) rozstaw osi, 5) rodzaj, 6) rozmiary i 7) rozstaw kół, 8) ciężar własny pojazdu, 9) obciążenie kół, 10) nośność pojazdu.	
i) ilość i ciśnienie kół, zaopatrzonych w hamulce.	

(miejsce) (i data) (władza, wystawiająca zaświadczenie)

.....

.....

.....

.....

Pieczęć

Wzór do § 11 . . .
(na odpisach zaświadczeń)

wytwórca lub jego zastępca.....niniejszem zaświadcza, że typ opisanego powyżej pojazdu został przez odnośne władze zbadany i dopuszczony do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej, oraz że pojazd, № silnika..... № podwozia..... nosi w serji typu №===== i w zupełności odpowiada dopuszczonemu typowi.

(Podpis)

(miejsce, data)

4 Strona.

(Miejsce na legalizacje odpisów i tłumaczeń)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Załącznik № 2.
Wzór do § 16.

Strona 1.

Na żółtym twardym papierze
Szerokość 8 cm, wysok. 12 cm.

Województwo .....
(Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych)
№ porządkowy w księdze rejestracji .....

POZWOLENIE

na prawo kursowania na drogach publicznych .....
(wyszczególnienie pojazdu mechan.)
opatrzonego znakiem rejestracyjnym.

Ważne dla całego obszaru Rzeczypospolitej Polskiej na rok 192....

(miejsce i data)

Pieczęć

Podpis
.....
.....
.....
.....

Strona 2 i 3.

1. Właściel .....
(Imię i nazwisko, firma, nazwa urzędu lub instytucji)
2. Adres właściciela .....
3. Miejsce stałego postoju pojazdu .....
4. Rodzaj pojazdu .....
5. Przeznaczenie pojazdu .....
6. Źródło siły .....
7. Nazwa fabryki .....
8. № fabryczny podwozia .....
9. № silnika .....
10. Siła w koniach parowych .....
11. Ilość cylindrów .....

12. Średnica cylindrów w milimetrach .....
13. Skok tłoków .....
14. Forma i kolor nadwozia .....
15. Ilość miejsc włącznie z kierowcą, lub dopuszczalne obciążenie .....
16. Ciężar własny pojazdu w klg. .....
17. Ciśnienie na oś przy pełnem obciążeniu .....

(miejsce dla wniesienia ewentualnych zmian i uzupełnień)

Strona 4.

Prolongowano ważność

pozwolenia na rok 192.....

Pieczęć

.....

.....

Prolongowano ważność pozwolenia .....

na rok 192 .....

Prolongowano ważność pozwolenia .....

na rok 192.....

Strona 1.

Załącznik Nr. 3.
Wzór do § 24.

Na zielonym twardym papierze
Szerokość 8 ctm., wysok. 12 ctm.

Województwo .....

(Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych)

Nr. pozycji księgi rejestracyjnej kierowców .....

POZWOLENIE

na prawo prowadzenia na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej.....

(Wyszczególnienie rodzaju pojazdów mechan.)

wydane na podstawie rezolucji z dnia..... Nr. .....

Panu ..... urodzonemu dn. ..... r.

w ..... zamieszkałemu w .....

Ważne na rok 192.....

Strona 2.

Fotografja

Własnoręczny podpis
posiadacza pozwolenia:

Pieczęć

Strona 3 i 4.

Ważność pozwolenia prolongowano na rok 192 .....

Strona okładkowa.

Załącznik Nr. 4.
Wzór do § 37.

RUCH SAMOCHODOWY

Konwencja międzynarodowa o ruchu samochodowym, zawarta w Paryżu dnia 11 października 1909 roku.

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO DROGOWE
na ruch czasowy zagranicą.

Niniejsze świadectwo jest ważne we wszystkich Państwach, które przystąpiły do Konwencji [1]) tylko w ciągu jednego roku od daty wystawienia.

Wystawienie świadectwa.

Miejsce .....

Data .....

Pieczęć

.....

(Podpis władzy, która wystawia świadectwo, względnie podpis Stowarzyszenia, upoważnionego do wydawania międzynarodowych świadectw drogowych przez Ministerstwo Robót Publicznych: oraz stwierdzenia Wojewody).

[1]) Są to następujące Państwa: .....

Strona 2 (pusta).

Strona 3.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

Dane
dotyczące pojazdu.

Właściciel o.: Nazwisko .....
Imię .....
Miejsce zamieszkania .....

Rodzaj pojazdu .....
Firma lub nazwisko fabrykanta .....
Typ podwozia .....
№ porządkowy serji typu, ...
lub Nr. fabryczny podwozia (chassis) .....

Silnik: Ilość cylindrów .....
Moc w koniach par. .....
lub średnica cylindrów .....

Nadwozie (karoserja): Forma .....
Barwa .....
Ilość miejsc .....

Ciężar własny pojazdu (w kilogr.) .....
Numer rejestracyjny, znajdujący na na tablicach pojazdu .....

Dane
dotyczące kierowcy lub kierowców

Nazwisko .....
Imię .....
Miejsce urodzenia .....
Data urodzenia .....
Miejsce zamieszkania .....

Nazwisko .....
Imię .....
Miejsce urodzenia .....
Data urodzenia .....
Miejsce zamieszkania .....

Strona 5 i t. d. obejmują wkładkowe arkusze zagraniczne redagowane we właściwym języku.

Strona ostatnia.

Fotografja

M. P.

Fotografja

M. P.

28. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 11 listopada 1922 r. № XI—2442, podający ogólne wyjaśnienia do rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych.

Do wszystkich Województw (Okr. Dyr. Rob. Publ.). Do Delegata Rządu w Wilnie i do Komisarza Rządu w Warszawie.

Celem osiągnięcia jednolitej interpretacji i usunięcia wątpliwości, jakie nasunęły się poszczególnym Województwom (Okręgowym Dyrekcjom Robót Publicznych) co do wykonania niektórych paragrafów rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6. VII. 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 65 poz. 587), podaje się poniżej następujące wskazówki.

Do § 1.

Ustęp pierwszy należy rozumieć w ten sposób, że takie maszyny, jak walce drogowe, tłukarki samochodowe, lokomobile parowe dla celów rolnictwa, pługi motorowe i t. p., jako nie służące do przewozu osób lub ciężarów po drogach publicznych, nie są uważane za pojazdy mechaniczne w rozumieniu w mowie będącego rozporządzenia i nie podlegają badaniu przez Komisję samochodową oraz rejestracji. Natomiast wszelkie motory, bez względu na rodzaj siły napędowej, jako pojazdy mechaniczne, których przeznaczeniem jest przewożenie ciężarów, podlegają wszystkim przepisom rozporządzenia z dnia 6. VII. 1922 r.

Również podlegają tym przepisom rowery (welocypedy dwukołowe) z przystosowanemi motorami (silnikami) napędowemi.

Do § 4 (ostatni ustęp).

Dla zadosyćuczynienia wymaganiom rozporządzenia co do warunków, przy jakich ma być mierzona szerokość obręczy, należy żądać przy pneumatykach, aby gumy były napompowane normalnie, a nie nadmiernie.

Szerokość obręczy można mierzyć na śladzie, pozostawionym przez nią na arkuszu papieru.

Do § 6 (ustęp 1, punkt b).

Dwa hamulce wtedy należy uważać za niezależne od siebie, gdy jakiekolwiek zepsucie jednego nie przeszkadza działaniu drugiego.

Hamulce o jakichkolwiek wspólnych częściach konstrukcyjnych nie mogą być traktowane jako niezależne od siebie.

(ustęp 1, punkt c).

Jako „lekkie" pojazdy osobowe należy uważać w danym wypadku wszystkie pojazdy do siedmioosobowych włącznie.

Do § 8 (w związku z § 12).
(w § 8 ustęp 2, punkt 2-c; w § 12 ustęp 2, punkt 1).

O ile moc silnika będzie podana przez wytwórcę (§ 8) w podwójnem znaczeniu, np.: 16/40 H. P., oznacza to, że pierwsza wielkość 16 odpowiada mocy, wyliczonej na podstawie przyjętego w danym kraju uproszczonego wzoru, używanego zazwyczaj do określenia wysokości pobieranego podatku; druga wielkość 40 — to moc rzeczywista pożytkowa, jaką silnik tego typu wykazał podczas próby fabrycznej na hamulcu.

O ile właściciel nie poda mocy silnika (§ 12), to chociaż rzeczywista pożytkowa moc silnika zależna jest w danym stopniu od jego szybkobieżności, należy wyliczać moc silnika za pomocą uproszczonego wzoru, opartego na ilości i wymiarach cylindrów, a mianowicie:

$$\text{Moc silnika w H. P.} = 0{,}003 \cdot l \cdot d^2 \cdot s$$

gdzie l = oznacza ilość cylindrów,
„ d = „ średnicę cylindrów } w centy-
„ s = „ skok tłoków } metrach

Do § 9 (ustęp 2).

Wchodzący w skład Komisji samochodowej przedstawiciel Województwa (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) jest jej przewodniczącym.

O ile rzeczoznawca Komisji jest równocześnie pracownikiem Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, to w skład Komisji musi wejść jeszcze drugi przedstawiciel Województwa (Okręgowej Dy-

rekcji Robót Publicznych) jako przewodniczący. Wogóle zaś jest pożądane, aby rzeczoznawca Komisji samochodowej był zapraszany z poza urzędników państwowych, z pośród przedstawicieli przemysłu samochodowego, lub z pośród znawców budowy silników, maszyn i t. p.

Rzeczoznawca winien złożyć przysięgę do rąk Wojewody, z zachowaniem formalności, przestrzeganych przy zaprzysięganiu urzędników państwowych, według następującej roty:

„Przysięgam Panu Bogu Wszechmogącemu, że w zakresie powierzonych mi czynności rzeczoznawcy będę Rzeczypospolitej Polskiej zawsze wiernie służył, mając wszystkich obywateli Kraju w równem zachowaniu. Będę pilnie strzec przepisów prawa, gorliwie i sumiennie spełniać obowiązki, a tajemnicy urzędowej dochowam.

Tak mi dopomóż Bóg".

Taksy wynagrodzenia rzeczoznawców i ewentualnie członków Komisji samochodowej zostaną ustalone oddzielnem zarządzeniem, a tymczasowo winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) wypłacać zapraszanym rzeczoznawcom za szczegółowe badanie wynagrodzenie w kwocie 7000 (siedem tysięcy) marek od każdego zbadanego i zarejestrowanego pojazdu.

(ustęp 3).

Po zorganizowaniu Komisyj samochodowych i ustaleniu dni i godzin ich pracy, winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) bezpośrednio znieść się z Automobilklubem Polski — Warszawa, ul. Czysta (Ossolińskich) № 6, co do ewentualnego udziału przedstawiciela tego Klubu w Komisji samochodowej.

Przedstawiciel Klubu, biorący udział w Komisji z głosem doradczym, żadnego wynagrodzenia nie pobiera.

Do § 10 (ustęp 1).

Obszerniejsze wyjaśnienia co do Międzynarodowej Konwencji o ruchu samochodowym będą udzielone poniżej (§ 37), tu zaznacza się, że chociaż w § 38 rozporządzenia podano U. S. jako znak przynależności państwowej samochodów obywateli Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, to jednak Stany Zjednoczone dotąd do Konwencji nie przystąpiły, a więc ułatwienie, wymienione w ustępie 1 § 10 nie ma zastosowania do maszyn amerykańskich.

O ileby sprawa taka powstała w Województwie (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych), należy ją odstąpić Ministerstwu Robót Publicznych.

Do § 12 (w związku z § 8) (ustęp 1).

Pod pojęcie pojazdu „świeżo zbudowanego" należy wogóle podciągnąć wszystkie pojazdy, które jeszcze nie były badane, a w czasie przejściowym (§ 47 rozp.) również wszystkie obecnie kursujące.

Zwraca się uwagę na to, że badanie pojazdu samochodowego jako typu (§ 8 rozp.) może mieć miejsce tylko wtedy, gdy prosi o to wytwórca, wyrabiający taki typ pojazdów (względnie jego zastępca), w żadnym zaś razie nie może występować z podobną prośbą przygodny nabywca jakiegoś pojazdu.

Natomiast nabywca i każdy stający się właścicielem (posiadaczem) niezarejestrowanego pojazdu, obowiązany jest przed użyciem go na drogach publicznych prosić o zbadanie pojazdu, oraz o zarejestrowanie — bez względu na to, czy pojazd należy do typu już dopuszczonego, czy też nie *).

Do §§ 17 i 18.

Tablice metalowe, litery i cyfry dla znaków rejestracyjnych zostały zamówione przez Ministerstwo i będą rozesłane Województwom (Okręgowym Dyrekcjom Robót Publicznych); jednakże ponieważ to nie może zaraz nastąpić, a rejestracja zgłaszanych pojazdów nie może być odkładana, winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) już teraz załatwiać badanie i wszystkie formalności rejestracji, upoważniając właścicieli do umieszczania na pojazdach tymczasowych malowanych znaków z właściwym numerem rejestracyjnym.

Tymczasowe znaki winny mieć kształt, wymiary i kolor znaków stałych i będą ważne, dopóki Województwo (Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych) nie zawiadomi właścicieli, że winni zgłosić się w celu zwrotu swoich tymczasowych a otrzymania stałych znaków.

Serja numerów rejestracyjnych właściwych dla każdego Województwa (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) została wyzna-

*) §§ 7, 12 i 16 Rozp.

czona zarządzeniem Ministerstwa Robót Publicznych № XI—2431; należy przydzielać te numery kolejno, jeden za drugim, nie robiąc różnicy między rodzajami pojazdów.

O ile jakiś pojazd, któremu numer przydzielono, zostanie wycofany z ruchu, względnie przeniesiony na stały postój do innego Województwa (porównaj poniżej wyjaśnienia do § 21 rozp.) — to jego numer rejestracyjny należy użyć ponownie dla innego pojazdu, podlegającego zarejestrowaniu.

W tym wypadku numer ten może nanowo być użyty nie wcześniej, niż po zwrocie tablic z Województwa, do którego samochód został przeniesiony.

Do § 20.

Próbne znaki, które mogą być malowane, a nie nakładane, przygotują Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) z otrzymanych kredytów, w miarę potrzeby.

Porządek numerów próbnych jest zupełnie niezależny od numerów rejestracyjnych i w każdym województwie winien się zaczynać od jedynki.

Do § 21. (ustęp 3.)

Odbierając pozwolenie przy wyznaczaniu nowego numeru, winien Urząd Wojewódzki (Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych) zmienionego miejsca postoju żądać od właściciela również zwrotu tablic z poprzedniemi znakami rejestracyjnemi i odsyłać je do Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych), z którego zostały wydane.

Do § 22.

Ministerstwo Robót Publicznych wystąpiło do Ministerstwa Spraw Wojskowych z prośbą o wydanie władzom wojskowym zarządzeń, wynikających z treści drugiego ustępu tego §, wobec czego Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) winny oczekiwać podania im do wiadomości wzorów, tam omówionych.

Do § 23.

Opłaty należy wnosić do Kas Skarbowych na dochód budżetu Ministerstwa Robót Publicznych—Dz. 2, § 12, poz. 4. Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) winny informować o tem osoby, zgłaszające się w sprawach rejestracji.

Pojazdy mechaniczne, stanowiące własność urzędów państwowych, należy badać i wydawać dla nich znaki rejestracyjne bez pobierania opłaty, natomiast pojazdy mechaniczne, będące własnością ciał samorządowych i innych niepaństwowych instytucji publicznych, nie są od tych opłat zwolnione.

Co do ewentualnego podniesienia opłat, wymienionych w § 23, nastąpi w swoim czasie oddzielne zarządzenie.

Do § 24 (ustęp ostatni.)

Specjalne zastrzeżenie na pozwoleniach kierowców nie zawodowych będzie stanowić pieczęć czerwona, odbita ukośnie na pierwszej stronicy pozwolenia, z napisem „Kierowca niezawodowy", w ramce 120 m. m. × 12 m. m., przy wysokości liter 8 m. m. i jednostajnej grubości 1 m. m.

Do § 25.

Ustępy 1 i 3 wyjaśnień do § 23 stosują się również do punktu o) § 25, gdzie wyrażenie „na koszta egzaminacyjne" należy rozumieć jako „tytułem kosztów egzaminacyjnych".

Do § 26. (ustępy 1 i 2.)

Przewodniczącym Komisji egzaminacyjnej jest przedstawiciel Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych. Rzeczoznawca winien być zaprzysiężony, jak wyżej przy wyjaśnieniach do § 9.

Co do taks wynagrodzenia rzeczoznawcy i ewentualnego wynagrodzenia członków Komisji egzaminacyjnej, oraz co do udziału delegata Klubu Automobilistów, który ma jedynie głos doradczy i żadnych opłat nie pobiera, odnoszą się tutaj odpowiednie wyjaśnienia do § 9, z tem jednak, że tymczasowo winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) wypłacać zaproszonym rzeczoznawcom po 2 tysiące marek od każdego egzaminowanego kandydata.

(ustęp 3.)

W górze drugiej stronicy pozwolenia na prawo kierowania (nad fotografją) należy przyłożyć czerwoną pieczątkę z oznaczeniem grupy i kategorji do jakiej kierowca został zaliczony.

Pieczęć winna być bez ramki, ze skróceniem „Gr." i „Kat.", wysokość liter i cyfr—12 m.m. jednostajna grubość 1 m.m.

Do § 27.

Celem ułatwienia wykonywania tego §, Ministerstwo Robót Publicznych wystąpiło do odpowiednich władz z prośbą o zarządzenie zawiadamiania Województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych) o wszystkich wypadkach skazania kierowców.

W tym względzie nastąpią jeszcze wyjaśnienia.

Do § 28. (ustęp 3.)

Władze wojskowe porozumieją się z Województwami (Okręgowemi Dyrekcjami Robót Publicznych) co do udziału jednego z członków Komisji Egzaminacyjnej w odpowiednich Komisjach wojskowych. Odnośne kroki zostały już przez Ministerstwo Robót Publicznych przedsięwzięte.

Do § 29.

W razie zgubienia dokumentów mogą być wydane duplikaty, po zgłoszeniu o zgubieniu dokumentów w Urzędzie Wojewódzkim (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) i po zamieszczeniu jednorazowego ogłoszenia o tem w miejscowej gazecie urzędowej.

Do § 37.

Przystąpienie Polski do Międzynarodowej Konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego, zawartej w Paryżu dnia 11. X. 1909 r., zostało zatwierdzone Ustawą z dn. 28 września 1922 r. (Dz. Ust. R. P. № 85, poz. 762). Oparte na tej Konwencji międzynarodowe świadectwa drogowe wydaje tymczasowo tylko upoważniony do tego przez Ministerstwo Robót Publicznych — Automobilklub Polski (patrz powyżej wyjaśnienia do ustępu 3, § 9), dokąd należy kierować interesowanych.

Świadectwa drogowe, wystawione przez Automobilklub Polski, poświadcza Województwo Warszawskie.

Zwraca się uwagę na to, że międzynarodowe świadectwo drogowe jest dokumentem, łączącym w sobie pozwolenie na prawo kursowania samochodu i pozwolenie kierowania nim (patrz ustęp 2 § 37, gdzie w wierszu 3 omyłkowo wydrukowano „kursowania“ zamiast „kierowania“, co będzie sprostowane), ale nie zastępuje dowodów osobistych (paszportów) kierowców i nie uwalnia od formalności celnych.

Ułatwienia co do tych formalności zawiera rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31. XII. 1921 r. w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Ust. R. P. № 8 z r. 1922 poz. 57), wprowadzające dla odpraw celnych osobne zaświadczenia, tak zwane „tryptyki", które wydaje również Automobilklub Polski.

Celem uniknięcia nieporozumień należy informować interesowanych o znaczeniu powyższych dokumentów.

Do § 44.

Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów ruchu pojazdów mechanicznych i donoszenie o przekroczeniu tych przepisów należy do obowiązków organów administracji państwowej i samorządowej, wymienionych w § 44 rozporządzenia, ale zanim najniższe organa służby drogowej — dróżnicy, dostatecznie obznajmią się ze swemi prawami i obowiązkami, należy polecić im wykonywać faktyczną kontrolę tylko o tyle, o ile zauważą jawne niebezpieczeństwo dla ruchu lub szkodę dla drogi.

Oczywiście, że przy wykonywaniu nadzoru nad ruchem pojazdów mechanicznych muszą być zachowane warunki art. 20 Ustawy z dn. 7. X. 1921 r. o przepisach porządkowych (Dz. Ust. R. P. № 89, poz. 636), lecz odrębnych legitymacyj wydawać nie trzeba wobec tego, że już wydane służbie drogowej upoważniają do wykonywania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ustawy, z której rozporządzenie 6. VII. 1922 wynika.

Do należytego obznajmienia służby drogowej z prawami i obowiązkami z tytułu nadzoru nad ruchem samochodów i innych pojazdów mechanicznych winny Województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) przystąpić niezwłocznie.

Minister: *Łopuszański.*

29. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1921 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe (zaprzęgowe i samochodowe) na obszarze b. zaboru rosyjskiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 14/21 r. p. 83).

Na mocy art. 18 dekretu o tymczasowej organizacji Władz Naczelnych (Dz. P. Kr. P. z 1918 r. Nr. 1, poz. 1) art. 1 (ustęp 2 i 8), ustawy z dnia 29 kwietnia 1919 r. o organizacji i zakresie

działania Ministerstwa Robót Publicznych (Dz. Pr. P. P. z 1919 r. Nr. 39, poz. 283) oraz art. 22 ustawy z dnia 27 maja 1919 r. o państwowej wyłączności poczty, telegrafu i telefonu (Dz. Pr. P. P. z 1919 r. Nr. 44, poz. 310) Rada Ministrów — zgodnie z uchwałą z dnia 17 stycznia 1921 r.—zarządza, co następuje:

§ 1. Na uruchomienie przedsiębiorstw, utrzymujących stałą i regularną komunikację między zgóry określonemi miejscowościami, udziela pozwoleń właściwy wojewoda przez Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych. O ile przedsiębiorstwo ma być wykonywane w granicach dwóch lub więcej województw, pozwolenia udziela Minister Robót Publicznych na wniosek tego wojewody, na obszarze działania którego znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

O udzieleniu pozwolenia zawiadamiać należy Ministerstwo Poczt i Telegrafów oraz te Okręgowe Dyrekcje pocztowe i kolejowe, Izby skarbowe, tudzież dowództwa wojskowych okręgów generalnych, na których obszarze działania przedsiębiorstwo ma być uruchomione.

§ 2. Celem uzyskania pozwolenia należy wnieść podanie do właściwego starosty, który przesyła je ze stosownym wnioskiem do Urzędu wojewódzkiego, względnie Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych do rozstrzygnięcia.

Podanie powinno zawierać dokładne dane co do osoby odpowiedzialnej wobec władz za wykonywanie przedsiębiorstwa, dane co do ilości, typu i maksymalnej wagi samochodów lub środków przewozowych zaprzęgowych, plan wykonywania przedsiębiorstwa, wskazanie miejscowości, między któremi przewóz ma być dokonywany (w odpowiednich wypadkach marszruty), projektowaną ilość kursów obustronnych dziennie oraz projektowaną taryfę przewozową.

§ 3. Wysokość opłat za przewóz osób i bagaży jako też za płatny przewóz ładunku pocztowego i konwojantów oraz rozkłady jazdy dla przedsiębiorstw, wskazanych w § 1, zatwierdza Minister Robót Publicznych, o czem ogłasza się sposobem dla taryf przepisanym.

§ 4. Pozwolenie na wykonywanie przedsiębiorstwa przewozowego służy tylko tej osobie, na której imię zostało wydane.

§ 5. Pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe można udzielać na okres nie dłuższy od roku. Udzielenie pozwolenia nie pozbawia władz, wskazanych w § 1, prawa wydania równoznacznego

pozwolenia innym osobom w tej samej miejscowości lub na tej samej linji komunikacyjnej.

§ 6. Przedsiębiorstwa samochodowe przy każdym kursie obowiązane są przewozić bezpłatnie przesyłki pocztowe w ilości do pięćdziesięciu kilogramów wagi na samochód ciężarowy lub autobus i do dwudziestu pięciu kilogramów na samochód osobowy lub pojazd, a prócz tego, w razie potrzeby na żądanie miejscowej władzy pocztowej obowiązane są rezerwować miejsce dla konwoju.

O ile chodzi o przewożenie większej ilości ładunku pocztowego, zarząd pocztowy powinien zawrzeć z przedsiębiorcą osobną umowę.

§ 7. Komunikacja regularna przedsiębiorstw przewozowych powinna się odbywać przez cały rok lub przez cały sezon stosownie do warunków pozwolenia bez względu na ilość miejsc wykupionych.

§ 8. Osoba, która otrzymała pozwolenie na przedsiębiorstwo przewozowe, obowiązana jest uruchomić to przedsiębiorstwo w ciągu trzech miesięcy od daty otrzymania pozwolenia, w przeciwnym razie pozwolenie to traci ważność.

§ 9. Przedsiębiorstwom przewożącym pocztę, służą prawa i przywileje zaprzęgów pocztowych, bliżej określone w art. 15 ustawy z dnia 27 maja 1919 r. o państwowej wyłączności poczty (Dz. Pr. P. P. z 1919 r. Nr. 44, poz. 310).

§ 10. W razie nałożenia na koncesjonarjusza lub prowadzącego jego wozy kary sądowej za pogwałcenie przepisów policyjnych, jako też w razie niewykonania któregokolwiek z warunków pozwolenia wojewoda za pośrednictwem Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych ma prawo cofnąć pozwolenie.

§ 11. Osoby, którym pozwolenie zostało udzielone, obowiązane są do przestrzegania wszelkich przepisów i rozporządzeń, obowiązujących w zakresie ruchu kołowego na drogach publicznych.

§ 12. Przeciwko orzeczeniom wojewodów, względnie Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych, wydawanym na podstawie niniejszego rozporządzenia, osoby interesowane mają prawo odwoływać się do Ministra Robót Publicznych w terminie miesięcznym od dnia doręczenia im właściwego orzeczenia.

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

Prezydent Ministrów: *Witos*, Minister Robót Publicznych: *Narutowicz*, Minister Poczt i Telegrafów: *Stesłowicz*.

30. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1922 r.— w przedmiocie rozciągnięcia mocy obowiązującej tymczasowych przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe na obszarze b. zaboru rosyjskiego na województwa nowogródzkie, poleskie i wołyńskie, oraz na powiaty: białowieski, grodzieński i wołkowyski województwa białostockiego.

(Dz. U. R. P. Nr. 45/22 r. poz. 378).

Na mocy 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. № 16, poz. 93) zarządza się co następuje:

§ 1. Na województwa: nowogródzkie, poleskie i wołyńskie oraz na powiaty: białowieski, grodzieński i wołkowyski województwa białostockiego rozciąga się moc obowiązującą rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1921 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe (zaprzęgowe i samochodowe) na obszarze b. zaboru rosyjskiego (Dz. U. R. P. № 14, poz. 83).

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Antoni Ponikowski,* Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz,* Minister Poczt i Telegrafów: *Stesłowicz.*

31. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1922 r. w przedmiocie rozciągnięcia mocy obowiązującej tymczasowych przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe na obszarze b. zaboru rosyjskiego na Ziemię Wileńską.

(Dz. U. R. P. Nr. 45/22 r. poz. 379).

Na mocy art. 5 ustawy z dnia 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską (Dz. U. R. P. № 26, poz. 213) zarządza się co następuje:

§ 1. Moc obowiązująca rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1921 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe (zaprzęgowe i samochodowe) na obszarze b. zaboru rosyjskiego (Dz. U. R. P. № 14, poz. 83) rozciąga się na ziemie, wskazane w art. 1 i 8 ustawy z dnia 6 kwietnia 1922 r. o objęciu władzy państwowej nad Ziemią Wileńską (Dz. U. R. P. № 26, poz. 213).

§ 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi Ministrami.

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

Prezydent Ministrów: *Antoni Ponikowski*, Minister Robót Publicznych: *G. Narutowicz*, Minister Poczt i Telegrafów: *Stesłowicz*.

32. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31 grudnia 1921 r. w przedmiocie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granice Rzeczypospolitej Polskiej.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 8/22 r. poz 57).

Na zasadzie art. 10 p. 12 rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 11 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314) oraz zgodnie z postanowieniami międzynarodowej konwencji paryskiej z 1909 r. dotyczącej ruchu samochodowego zarządza się co następuje:

§ 1. Celem popierania ruchu turystycznego w Polsce, oraz ułatwienia przejazdu przez granice Rzeczypospolitej Polskiej członkom zagranicznych klubów turystycznych w samochodach i na motocyklach wprowadza się dla odpraw celnych osobne zaświadczenia, tak zwane „tryptyki".

§ 2. Tryptyki wymienione w § 1 będzie wydawał zarządom zagranicznych klubów turystycznych upoważniony do tego osobnem rozporządzeniem Ministerstwa Skarbu jeden z polskich klubów samochodowych, który przyjmie odpowiedzialność za wszelkie należności celne, jakie przypadną Skarbowi Państwa w związku z wprowadzeniem samochodów i motocykli do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie tryptyków, oraz złoży Ministerstwu Skarbu odpowiednie gwarancje.

§ 3. Posiadacz tryptyku, wydanego przez upoważniony polski klub samochodowy, ma prawo wprowadzić do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej bez osobnego zabezpieczenia celnego (kaucji)

oraz pozwolenia na przywóz z zagranicy samochód lub motocykl z częściami zapasowemi i odpowiednią ilością benzyny z obowiązkiem wywozu z powrotem za granicę przez dowolny urząd celny w ciągu dziewięćdziesięciu dni od daty wjazdu.

§ 4. Tryptyk jest ważny na ten tylko samochód lub motocykl oraz zapasowe części do nich, które są wymienione w tryptyku, przyczem daje prawo wielokrotnego przekraczania granicy w terminie określonym w § 3.

§ 5. Tryptyk składa się z trzech części (kart) oznaczonych liczbami I, II, III i zawiera następujące daty umieszczone na każdej części: firmę polskiego klubu samochodowego, któremu powierzono wydawanie tryptyków, numer tryptyku, nazwę klubu zagranicznego, któremu tryptyk wydano, imię, nazwisko i adres członka klubu zagranicznego, który korzysta z tryptyku, markę samochodu lub motocyklu, numery motoru, wagę samochodu lub motocyklu, oraz wyszczególnienie wagi rodzaju części zapasowych.

Niezależnie od tych dat w tryptyku winien być oznaczony kolor samochodu i motycyklu, oraz forma karoserji samochodu.

Ponadto każda część tryptyku winna być zaopatrzona w pieczęć i podpis zarządu klubu zagranicznego, któremu wydano tryptyk, oraz w podpis pasiadacza tryptyku.

Wymienione w niniejszym artykule daty winny być wpisane do tryptyku przez zarząd klubu zagranicznego, któremu wydano tryptyki.

§ 6. Dla kontroli samochodów i motocykli wprowadzonych do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie przytoczonych powyżej tryptyków urzędy celne zaprowadzą „rejestr zagranicznych pojazdów mechanicznych“, postępując jak podano niżej:

a) Po przybyciu z zagranicy samochodu lub motocyklu wejściowy urząd celny sprawdza daty zawarte w tryptyku, oblicza należności celne i wpisuje je szczegółowo na odwrotnych stronicach kart, oznaczonych liczbami I i III. Należności celnych za należącą do samochodu benzynę nie wykazuje się.

Następnie urząd celny wypisuje w „rejestrze pojazdów mechanicznych“ datę wjazdu, numer tryptyku, nazwę i adres klubu zagranicznego, imię i nazwisko posiadacza tryptyku, poczem na pierwszej stronie kart № I, II, III u dołu wpisuje datę wjazdu, pozycję rejestru i po podpisaniu przez urzędnika oraz wyciśnięciu pieczęci urzędowej, kartę Nr. I zatrzymuje, celem przechowania w aktach urzędu, pozostałe zaś karty wręcza stronie.

b) Przy wyjeździe z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej urząd celny wyjściowy sprawdza według dat, zawartych w tryptyku, czy wszystkie wymienione w nim przedmioty są zgłoszone do występu, wpisuje do rejestru datę występu, numer tryptyku, nazwę i adres klubu zagranicznego, imię i nazwisko posiadacza tryptyku, następnie u dołu kart Nr. II i III notuje w sposób wskazany przy przyjeździe datę występu, pozycję rejestru, poczem kartę Nr. II zatrzymuje, celem niezwłocznego odesłania do właściwego urzędu wejściowego, jako potwierdzenie występu.

§ 7. O ile posiadacz tryptyku oświadczy, że w terminie ważności tegoż będzie przekraczał granicę Rzeczypospolitej Polskiej kilkakrotnie, należy adnotację o pierwszym występie uskutecznić tylko na odwrotnej stronie karty Nr. II i pozostawić ją właścicielowi.

Na tej samej stronie karty Nr. II należy odnotowywać następne wjazdy i wyjazdy posiadacza tryptyku i dopiero przy ostatecznym wyjeździe odnotować datę występu i pozycję rejestru u dołu kart Nr. II i III, oraz zatrzymać kartę Nr. II celem odesłania pierwotnemu urzędowi wejściowemu.

§ 8. Jeżeli posiadacz tryptyku zatrzyma przy wyjeździe z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej kartę Nr. II celem ponownego przyjazdu, a dla jakichbądź powodów nie przyjedzie w terminie ważności tryptyku, winien kartę Nr. II po upływie jej ważności niezwłocznie odesłać do tego wejściowego urzędu celnego, przez który przyjechał po raz pierwszy do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 9. W wypadkach, gdy urząd wyjściowy stwierdzi przy występie brak jakiegokolwiek przedmiotu wymienionego w tryptyku, winien sporządzić krótki protokuł z oznaczeniem rodzaju przedmiotu, wagi i należności celnych według norm przyjętych za podstawę obliczenia przy przyjeździe.

Protokuł ten, o ile występ miał miejsce przez inny urząd celny, należy niezwłocznie odesłać do pierwotnego urzędu wejściowego.

§ 10. Kontrola ruchu pojazdów mechanicznych przez granicę Rzeczypospolitej Polskiej będzie skoncentrowana aż do odwołania w urzędzie celnym w Warszawie.

§ 11. O ile pierwotny urząd wejściowy w ciągu czterech miesięcy od daty pierwszej odprawy nie otrzyma karty Nr. II z potwierdzeniem występu samochodu lub motocyklu, wtedy posiadaną kartę Nr. I prześle urzędowi celnemu w Warszawie, a ten ściągnie

przypadające należności celne od polskiego klubu samochodowego, który wydał tryptyk.

W tym samym celu urzędy wejściowe prześlą, po odnotowaniu u siebie, urzędowi celnemu w Warszawie protokuły, sporządzone z powodu niedostarczenia do występu przedmiotów, wymienionych w tryptyku.

§ 12. Samochody obywateli państw obcych, przybywających do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na czasowy pobyt bez tryptyków, mogą być przez urzędy celne wpuszczone bez osobnych pozwoleń przywozu, o ile właściciele samochodów przedstawią prawidłowo wystawione z nieprzekroczonym terminem świadectwo drogowe, złożą odpowiednie zabezpieczenie celne (kaucję) oraz dadzą zobowiązanie, że w ciągu 90 dni od daty wjazdu wywiozą samochód z powrotem za granicę. Zobowiązanie powyższe winno być umieszczone w krótkiej formie na kwicie celnym.

W innych wypadkach samochody mogą być odprawione tylko na zasadzie ogólnej i obowiązujących pozwoleń przywozu.

§ 13. Podróżni, przybywający z zagranicy na czasowy pobyt do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na motocyklach bez tryptyków, oraz na rowerach, winni w urzędach celnych wejściowych złożyć odpowiednie zabezpieczenie celne (kaucję) w gotówce z obowiązkiem wywozu wymienionych środków lokomocji w ciągu 90 dni od daty wjazdu.

§ 14. Aż do czasu nowych zarządzeń zwrot zabezpieczenia celnego od samochodów, motocykli i rowerów wprowadzonych do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej w myśl treści §§ 12 i 13 niniejszego rozporządzenia może nastąpić, o ile tego rodzaju samochody, motocykle i rowery będą zgłoszone w ustalonym terminie do występu w tym urzędzie celnym, który je pierwotnie odprawił.

O powyższem urząd celny winien informować zainteresowane strony przy odprawie wejściowej.

§ 15. Osobom wyjeżdżającym z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej na czasowy pobyt zagranicę na krajowych lub ukrajawionych samochodach, motocyklach i rowerach urzędy celne wydadzą zaświadczenia na prawo powrotnego wprowadzenia bez cła wymienionych środków lokomocji. Niezależnie od wydanego zaświadzenia urząd celny winien zawiesić na zgłoszonych do występu wspomnianych środkach lokomocji plomby urzędowe.

§ 16. Zaświadczenia wymienione w § 15 są ważne na jeden rok od daty występu i służą do wielokrotnego przekraczania gra-

nicy przez dowolny urząd celny, przyczem każdy występ i powrót do kraju winien być odnotowany na zaświadczeniu za pomocą wpisania daty, wyciśnięcia pieczęci urzędu i podpisu urzędnika celnego.

Rejestru celem zapisywania ruchu środków lokomocji wymienionych w § 15 nie prowadzi się.

§ 17. Odprawa celna środków lokomocji w wypadkach przewidzianych w §§ 3, 12, 13 i 15 niniejszego rozporządzenia odbywa się na zasadzie zgłoszeń ustnych.

§ 18. Wzory druków, mających związek z ruchem wymienionych w niniejszym rozporządzeniu środków lokomocji, otrzymają urzędy celne osobno.

§ 19. Rozporządzenie niniejsze nie zmienia w niczem rozporządzeń, dotyczących ruchu granicznego i wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Skarbu *Michalski*

33. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. w przedmiocie upoważnienia urzędów celnych drogowych do odprawy bez ograniczeń środków lokomocji w ruchu podróżnych i granicznym.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 33/22 r. p. 271).

Na zasadzie art. 21 rozporządzenia z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314) zarządza się co następuje:

§ 1. Upoważnia się urzędy celne drogowe do odprawy bez ograniczeń wszelkich środków lokomocji w ruchu podróżnych i granicznym, nie wyłączając uprzęży i okryć, znajdujących się na zwierzętach wierzchowych, pociągowych i jucznych.

§ 2. Uchyla się ograniczenia, dotyczące odprawy towarów przez urzędy celne drogowe, wymienione w załączniku I do § 2 rozporządzenia o postępowaniu celnem z dnia 13 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. 1921 r. Nr. 11, poz. 64) o ile są sprzeczne z postanowieniami § 1 niniejszego rozporządzenia.

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

Minister Skarbu: *Michalski.*

34. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. w sprawie nadania Automobilklubowi Polski w Warszawie prawa wydawania tryptyków samochodowych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 33/22 r. p. 272).

Na zasadzie art. 10 p. 12 i art. 21 rozporządzenia z d. 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 314) oraz w myśl § 2 rozporządzenia 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) upoważnia się, aż do odwołania, Automobilklub Polski w Warszawie do wydawania zarządom zagranicznych klubów turystycznych tryptyków, zwalniających posiadaczy ich od składania osobnego zabezpieczenia celnego od samochodów i motocykli wprowadzanych czasowo do obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej.

Minister Skarbu: *Michalski.*

35. Okólnik Ministerstwa Robót Publicznych № IV/1 — $\frac{34460}{3539}$ z dnia 10.XI.20 r. o konieczności ustawienia znaków ostrzegawczych samochodowych na drogach bitych i drogowskazów na skrzyżowaniach dróg.

Streszczenie.

Okólnikiem tym polecono zarządom drogowym postawienie znaków ostrzegawczych samochodowych.

Znaki te mają być postawione na drogach bitych na odległości 200—250 m. od przedmiotu, stanowiącego przeszkodę dla szybkiego ruchu samochodowego — na słupach wysokości 2,50 m. Znaki ustawione prostopadle do kierunku ruchu z prawej strony drogi winny składać się z tarczy okrągłej średnicy 50 cm. pomalowanej na kolor ciemno niebieski (ciemnogranatowy) z wymalowanym znakiem białym.



Nr. 1.



Nr. 2.



Nr. 3.



Nr 4.

Znak № 1 winien być stawiany *przed wygórowanemi mostkami (t. z. „ośle-mi mostkami") lub poprzecznemi przez drogę ściekami i innemi tego rodzaju stałemi przeszkodami* dla szybkiego ruchu samochodowego, zagrażającemi całości samochodów.

Znak № 2 winien być stawiany *przed nagłemi, a gwałtownemi zakrętami drogi*, niebezpiecznemi dla szybkiego ruchu samochodowego.

Znak № 3 winien być stawiany *przed skrzyżowaniami dróg bitych.*

Znak № 4—*przed przejazdami kolejowemi* tam, gdzie się odbywa stały ruch grożący niebezpieczeństwem dla jadących samochodami.

Oprócz tego zarządzono, aby na skrzyżowaniach dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych ustawione były drogowskazy, na razie—aż do czasu wydania przez M. R. P. rysunków typowych—prowizoryczne drewniane, wskazujące miejscowości, do których droga prowadzi i odległość do tych miejscowości w kilometrach.

36. Konwencja między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu, podpisana w Paryżu 21 kwietnia 1921 r. i ratyfikowana przez Sejm ustawą z dnia 24 stycznia 1922 r.

(Dz. U. R. P. Nr. 61/1922 r. poz. 548 i 549).

Wyjątki.

Art. 1. Polska przyznaje Niemcom wolność tranzytu dla osób, towarów, okrętów, statków, wozów, wagonów, dla ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego w tranzycie pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, poprzez obszar łącznie z wodami terytorjalnemi ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski, na zasadzie Traktatu Wersalskiego. Z zastrzeżeniem wyjątków i ograniczeń, przewidzianych przez Konwencję niniejszą, wolność tranzytu rozciąga się na wszystkie drogi komunikacyjne, oraz na wszystkie sposoby i rodzaje komunikacji lądowej i wodnej. Wolność ta odnosi się między innemi do ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego.

W razie wypadków nieprzewidzianych, któreby tamowały komunikację poprzez obszary ustąpione przez Niemcy na rzecz Polski, Rząd Polski wprowadzi tymczasowy ruch kolejowy przez obszar b. Królestwa Polskiego, stworzonego przez Kongres Wiedeński.

Wolne Miasto Gdańsk przyznaje Niemcom przez obszar Gdański, włączając weń wody terytorjalne Gdańskie, wolność tranzytu, przewidzianą w ustępie 1 niniejszego artykułu.

Niemcy przyznają Polsce, oraz Wolnemu Miastu Gdańskowi taką samą wolność tranzytu dla komunikacji, pomiędzy temi ostatniemi, przez obszar Niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły a wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

O ile Konwencja niniejsza nie przyznaje Niemcom praw szerszych, Polska i Wolne Miasto Gdańsk obowiązane będą traktować osoby, towary, okręty, statki, wozy, wagony, ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny, korzystające z tranzytu przez ich obszar, na zasadzie Konwencji niniejszej, o ile to dotyczy ułatwień, ograniczeń, oraz wszelkich innych materji, przynajmniej równie przychylnie jak osoby, towary, okręty, statki, wozy, wagony, ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny narodowości, pochodzenia, przybycia, własności, lub punktów wyjazdu, bądź polskiego bądź gdańskiego, bądź też korzystających z traktowania bardziej przychylnego, niż ruch polski, lub gdański. Niemcy przyjmują takie same zobowiązania, odnośnie do tranzytu pochodzenia polskiego, lub gdańskiego.

Art. 5. Ruch tranzytowy podlegać będzie prawom kraju tranzytowego, odnoszącym się do porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również ustawom i przepisom sanitarnym.

Art. 8. Wysokie strony kontraktujące zobowiązują się utrzymywać drogi, przeznaczone do ruchu tranzytowego w normalnym stanie konserwacji.

Zobowiązanie niniejsze nie daje żadnej ze stron prawa mieszania się do wewnętrznej administracji drugiej strony.

Art. 10. Odnośnie do rodzajów tranzytu wypływających z art. 89 i 98 Traktatu Wersalskiego, lecz nie uregulowanych przez Konwencję niniejszą, jak np. tranzyt pieszych, cyklistów i t. p. Wysokie strony zachowują sobie prawo ustalenia warunków w drodze późniejszych układów.

Art. 46. W razie przerwy w komunikacji kolejowej, telegraficznej i telefonicznej Niemcy będą mogły w celu utrzymania łączności pomiędzy Prusami Wschodniemi i resztą Niemiec, korzystać z oddzielnych samochodów, w których każdy przewozić będzie dwie osoby, ubrane w mundur wojskowy, posiadające wyłącznie broń białą, a to niezależnie od szofera i jego pomocnika. Samochody te nie będą podlegały przepisom celnym ani paszportowym, jednakowoż każdemu samochodowi towarzyszyć winien funkcjonarjusz kraju tranzytowego.

Wojskowi niemieccy, obowiązani będą stosować się do wskazówek tych funkcjonarjuszów, dotyczących przepisów celnych, oraz porządku publicznego. Samochody, o których mowa, jeździć będą drogami, przewidzianemi przez Konwencję niniejszą dla ruchu samochodów tranzytowych.

Art. 47. Przewóz wojskowych polskich, oraz mienia wojskowego polskiego przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły zostaje zapewniony na rzecz Polski ściśle według warunków, jakie są przyznane na rzecz Niemiec na mocy Konwencji niniejszej.

Wyżej przytoczone przepisy odnośnie do transportów wojskowych niemieckich stosowane będą analogicznie do transportów wojskowych polskich.

Jako linja tranzytowa uznana zostaje linja Deutsch-Eylau — Marienburg.

Art. 69. Świadectwa mechaników, palaczy, oraz szyprów jak również i świadectwa kotłowe wydawane przez kraj, korzystający z prawa tranzytu, uznawane będą za ważne przez władze kraju tranzytowego.

ROZDZIAŁ VI.

Samochody i motocykle.

Art. 75. Samochody i motocykle przejeżdżać będą tranzytem, drogami jakie w tym celu wskazane będą przez kraje tranzytowe. Wybór dróg tych odpowiadać będzie potrzebom ruchu [1]).

Wysokie strony kontraktujące zobowiązują się zakomunikować sobie nawzajem wykaz dróg, przeznaczonych do ruchu powyższego nie później jak w dwa miesiące po ratyfikacji Konwencji niniejszej.

Zmiany jakieby w przyszłości w wykazie tym zaprowadzone być mogły, zakomunikowane będą innym stronom kontraktującym w możliwie najkrótszym czasie.

Art. 76. Urząd celny wejściowy doręczać będzie samochodom i motocyklom w chwili przejścia przez granicę, specjalne oznaki które podczas przejazdu, na samochodach lub motocyklach wywieszone być mają. Oprócz tego szofer otrzyma świadectwo na przejazd, w ktorym wymieniona będzie droga, której trzymać się winien. Oznaki i świadectwo, o którym mowa, powinny być zwrócone wyjściowemu Urzędowi celnemu.

Art. 77. Samochody i motocykle uiszczać będą opłaty za przejazd według normy, stosowanej do ruchu wewnętrznego w kraju tranzytowym.

---

[1]) Jako drogi tranzytowe ustalono: 1) Człuchów—Malborg, 2) Piło—Iłowo. 3) Lwiebodzin — Iława i 4) Freihau — Zduny — Iłowo (Okólnik Min. Spr. Zagr. Nr. 37 z 11.VII.1922 r. Nr. KT. 1044).

Art. 93. Samochody i motocykle, jak również i towary ich znajdujące się, jadące tranzytem, przejeżdżać będą kraj tranzytowy z uwolnieniem od opłat celnych, oraz innych opłat tym podobnych.

Art. 94. Samochody i motocykle oraz ich ładunek poddane będą w kraju tranzytowym formalnościom celnym, oraz obowiązane będą składać zabezpieczenie.

Art. 96. Z chwilą gdy związki automobilistów zobowiążą się w stosunku do rządów, do wpłacania kaucji za opłatę cła, Wysokie Strony kontraktujące nie będą żądać kaucji od samych wozów i zadowolą się pod tym względem zobowiązaniem gwarancyjnem, wydanem przez związek automobilistów, o których mowa.

Art. 105. Osoby przejeżdżające przez kraj tranzytowy na samochodach lub motocyklach, posiadać winny paszporty swojego państwa zaopatrzone w wizę, którą wydawać będą Konsulaty lub biura paszportowe kraju tranzytowego.

Wojskowy tranzyt na samochodach uregulowany będzie wyłącznie według przepisów przewidzianych przez art. 46.

Art. 114. . . . . .

Prace delegatów prowadzone będą w taki sposób:

b) aby przepisy Rozdziału V (Żegluga) łącznie z odnośnemi przepisami Rozdziału X, aby przepisy Rozdziału VI (Tranzyt samochodami i motocyklami) wprowadzone były w wykonanie w terminie 3 miesięcy, licząc od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

IV.

Przepisy techniczne tyczące się budowy i utrzymania dróg.

37. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 9 maja 1921 r. Nr. XII-368 w sprawie oznaczania i kilometrowania dróg.

Do wszystkich Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych.

I. Oznaczanie dróg państwowych.

1. Drogi państwowe otrzymają numery i nazwy według następujących zasad:

a) Drogi państwowe dzielą się na *trakty odśrodkowe*, idące odśrodkowo od stołecznego miasta Warszawy do granic Państwa i na *trakty łącznikowe*, łączące poszczególne punkty dwóch sąsiednich traktów odśrodkowych oraz punkty znajdujące się w wycinkach pomiędzy sąsiedniemi traktami odśrodkowemi.

Trakty odśrodkowe rozpoczynają się albo od Warszawy albo od punktów pośrednich innych traktów odśrodkowych, wychodzących z Warszawy.

b) Trakty odśrodkowe otrzymują numerację porządkową arabską Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 i t. d.

Nr. 1 otrzymuje droga Warszawa—Modlin—Sierpc—Rypin—Grudziądz—Tczew (Gdańsk)—Reda—Puck.

Następne numery nadane są traktom odśrodkowym w porządku kolejnym, licząc w kierunku ruchu wskazówek zegarowych—od lewej strony ku prawej.

c) Drogi państwowe znajdujące się w wycinkach pomiędzy dwoma sąsiedniemi traktami odśrodkowemi otrzymają numery

ułamkowe: licznikiem jest numer drogi odśrodkowej z lewej strony wycinka, jeżeli patrzeć od Warszawy w kierunku granic Państwa, mianownikiem — numer porządkowy traktów łącznikowych, jeżeli liczyć od punktu przecięcia się dwóch tworzących wycinek sąsiednich traktów odśrodkowych.

Oprócz numeru, używanego w urzędowej korespondencji dla skrócenia, każda droga państwowa posiada nazwę od krańcowych miejscowości (miast, osad lub wsi, które łączy dana droga, z wymienieniem w razie potrzeby punktów pośrednich. Np. droga oznaczona na szemacie Nr. 8/7 nazywa się „droga państwowa Stanisławów—Buczacz—Czortków".

Następujące drogi odśrodkowe posiadać będą nazwy przymiotników".

Droga Nr.	1	nazywać	się	będzie	traktem Gdańskim.
Nr.	2	„	„	„	„ Kowieńskim.
Nr.	3	„	„	„	„ Wileńskim.
Nr.	4	„	„	„	„ Brzeskim.
Nr.	5	„	„	„	„ Pińskim.
Nr.	6	„	„	„	„ Chełmskim
Nr.	7	„	„	„	„ Wołyńskim.
Nr.	8	„	„	„	„ Podolskim.
Nr.	9	„	„	„	„ Lwowskim.
Nr.	10	„	„	„	„ Sandomierskim.
Nr.	11	„	„	„	„ Dukielskim.
Nr.	12	„	„	„	„ Tarnowskim.
Nr.	13	„	„	„	„ Krakowskim.
Nr.	14	„	„	„	„ Częstochowskim.
Nr.	15	„	„	„	„ Wileńskim.
Nr.	16	„	„	„	„ Kaliskim.
Nr.	17	„	„	„	„ Poznańskim.
Nr.	18	„	„	„	„ Toruńskim.

2. Numeracja dróg państwowych przedstawiona jest na dołączonym do niniejszego okólnika szemacie I[1]).

3. Jako punkt zerowy dla traktów odśrodkowych rozpoczynających się w Warszawie przyjęta jest oś kolumny pomnika Króla Zygmunta III na placu Zamkowym w Warszawie. Węzeł dróg rozpoczynających się w Warszawie przedstawiony jest na szemacie II dołączonym do niniejszego okólnika[2]).

[1]) załączony w końcu książki.

[2]) patrz str. 160.

5. Dojazdy od dróg państwowych do stacyj kolejowych lub przystani otrzymują numer drogi państwowej, którą łączą ze stacją kolejową lub przystanią, z dodaniem litery D ze znakiem porządkowym np. 4D1, 4/8D2 i t. d; jeżeli dojazdów jest kilka, znaki porządkowe nadają się, zaczynając od początku drogi państwowej.

5. We wszelkiej korespondencji dotyczącej dróg państwowych należy używać wyłącznie numerów i nazw wyżej ustalonych.

II. Kilometrowanie dróg państwowych.

6. Wszystkie drogi państwowe winny być przemierzone i opatrzone znakami kilometrowemi, a drogi bite i setkowemi (hektometrowemi).

7. Znaki kilometrowe (a na drogach bitych i setkowe) winny być ustawione na brzegu po prawej stronie drogi, licząc od jej początku.

8. Początek drogi dla traktów odśrodkowych liczy się od Warszawy, względnie od pośrednich punktów innych traktów odśrodkowych, od których zaczyna się dany trakt odśrodkowy. Początek drogi łącznikowej liczy się od krańcowego punktu tej drogi, leżącego na trakcie odśrodkowym, posiadającym mniejszy numer porządkowy. Początek drogi dojazdowej liczy się od drogi państwowej, która łączy dany dojazd ze stacją kolei lub przystanią.

9. Pomiar długości drogi rozpoczyna się albo od teoretycznego zera (np. od osi kolumny pomnika Króla Zygmunta w Warszawie albo od krzyżowania osi mierzonej drogi z osią drogi, od której mierzona droga się rozpoczyna).

10. Pomiar, wykonywa się poziomo[1]) łatami, taśmą stalową lub łańcuchem po osi drogi jednym ciągiem, nie wyłączając długości mostów ani szerokości rzek, na których urządzone są przewozy ani odcinków dróg, utrzymywanych przez zarządy miast.

11. Jako wynik pomiaru zaraz po jego wykonaniu winny być na prawym brzegu korony drogi licząc od jej początku postawione znaki kilometrowe. Do czasu ustalenia typów stałych znaków drogowych dla wszystkich kategoryj dróg należy zużyć istniejące obecnie znaki; w razie ich niezdatności lub zniszczenia należy postawić znaki prowizoryczne drewniane lub kamienne przy zastosowaniu jaknajwiększej oszczędności. Oprócz znaków kilometrowych na drogach bitych winny być ustawione na setkach (hektometrach) znaki setkowe (hektometrowe); znaki te mają nu-

[1]) Zmieniono, p. rozp. na str. 162 № 38.

meracją w formie ułamka dziesiętnego np. 2 hektometr na 75 kilometrze będzie oznaczony 74,2.

12. Na znakach kilometrowych powinny być następujące liczby: a) oznaczająca odległość w km. od początku danej drogi (kilometr bieżący); b) dwie liczby oznaczające odległość do najbliższych miast, miasteczek i większych osad lub do początku lub końca danej drogi państwowej.

Wysokość cyfr na znakach kilometrowych winna być równa 12 cm., na znakach hektometrowych — 8 cm.; pismo proste bez cieniowania o jednostajnej grubości kresek.

O ile znaki obecne nie pozwolą na wymalowanie cyfr powyższych wymiarów, mogą być cyfry zmniejszone do czasu ustawienia nowych znaków.

13. Kilometrowanie dróg ma być wykonane w ciągu roku od daty wydania niniejszego okólnika. Kilometrowanie dróg odśrodkowych rozpocznie Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Warszawie i doprowadzi je do granic swego województwa, poczem dalszy pomiar niezwłocznie przejmą Dyrekcje sąsiednie, które niezależnie od tego mogą rozpocząć kilometrowanie traktów odśrodkowych i traktów łącznikowych, zaczynających się w obrębie danej Dyrekcji.

Do pomiaru winna być użyta przedewszystkiem służba drogowa, a dopiero w razie niemożności wykonania przez nią tej czynności — najęci do tego specjalni pracownicy (np. studenci Politechnik i uczniowie szkół drogowych).

14. Jednocześnie z ustawianiem prowizorycznych znaków drogowych należy ustawić prowizoryczne znaki na granicy województw i powiatów, względnie zastosować stare z dokładnem jednak zatarciem napisów w językach rządów zaborczych.

15. Pomiar winien być wykonany dwukrotnie dokładnie i starannie. Różnica pomiędzy pomiarami na 1 kilometr nie powinna wynosić więcej niż 0,75 m.

16. Koszty związane z kilometrowaniem dróg państwowych odnieść należy na rubrykę kosztów utrzymania dróg państwowych (Dział II, § 12, pozycja 3a budżetu Min. Rob. Publ.).

III. Oznaczanie i kilometrowanie dróg wojewódzkich i powiatowych.

17. Numerowanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych będzie ustalone w przyszłości. Na razie drogi te będą ozna-

czane nazwami miejscowości (miast, osad i wsi) znajdujących się na początku i końcu danej drogi i w razie potrzeby nazwami ważniejszych pośrednich punktów.

18. Za początek drogi wojewódzkiej należy przyjąć ten punkt krańcowy skrzyżowania się tej drogi z drogą państwową lub inną wojewódzką, który leży bliżej siedziby województwa.

Droga wojewódzka zaczynająca się w jednym województwie, a kończąca w drugim ma początek w punkcie krańcowym leżącym bliżej Warszawy.

19. 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.

20. Kilometrowanie dróg wojewódzkich i powiatowych winno być wykonane w ciągu roku od daty zawiadomienia odnośnego samorządu o prawomocnem uznaniu kategorji danej drogi przez Ministerstwo Robót Publicznych co do dróg wojewódzkich i przez województwa (Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych) do do dróg powiatowych (w myśl okólnika M. R. P. Nr. XII—170 z dnia 18 marca 1921 r.).

21. Kilometrowanie dróg wojewódzkich i powiatowych winno być wykonane z zastosowaniem się do punktów 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15 niniejszego okólnika tyczących się dróg państwowych.

22. Koszty związane z kilometrowaniem dróg wojewódzkich i powiatowych obciążają odnośne fundusze drogowe.

IV. Numeracja mostów i przepustów.

23. Mosty i przepusty otrzymają numery w postaci ułamka, którego licznikiem jest kilometr bieżący danej drogi, na którym znajduje się most (środek mostu licząc między wewnętrznemi ścianami przyczółków), a mianownikiem — liczby porządkowe np. pierwszy most lub przepust na 153 kilometrze danej drogi będzie posiadał Nr. $\frac{153}{1}$, drugi most na tymże kilometrze $\frac{153}{2}$ it.d.

24. Jednocześnie z ustawieniem znaków kilometrowych i setkowych należy ustawić znaki mostowe prowizoryczne, zużywając do tego celu istniejące znaki. Znaki te winny być ustawione po

lewej stronie każdej drogi, licząc od jej początku, na brzegu pobocza i na przyczółku leżącym bliżej początku drogi.

V. Opis dróg.

25. Jednocześnie z kilometrowaniem dróg winno być rozpoczęte układanie opisów dróg podług zasad następujących. Opis drogi składa się:

1) z planów dróg stanowiących odbitkę z map katastralnych pasa miejscowości wzdłuż danej drogi położonych szerokości mniej więcej po 200 m. z każdej strony drogi.

2) z wykazu stanu drogi podług szematu III załączonego do niniejszego okólnika [1]).

Ponieważ w obecnym okresie założenie w całości opisów drogowych przedstawiałoby bardzo znaczne trudności, *należy na razie ograniczyć się do następujących czynności: 1) co do planów dróg opracować je tylko dla tych dróg, które znajdują się w obrębie miejscowości, dla których istnieją mapy katastralne, 2) co do wykazów stanu dróg — wypełnić rubryki I, II, (pierwsze trzy kolumny), III (oznaczyć tylko ważniejsze boczne drogi, skrzyżowania z kolejami, nazwy rzek i potoków, przejazdy w bród i przewozy), IV i V, pozostałe zaś rubryki wypełnić w miarę możności z biegiem czasu.*

26. Na planie drogi mają być uwidocznione granice pasa drogowego na całej jego przestrzeni wraz z przynależnościami drogi i granice posiadłości drogowych stałych lub czasowych. Dalej mają być uwidocznione w pobliżu drogi znajdujące się zabudowania i początki parceli, do drogi przytykających, tudzież innych dróg i kolei żelaznych z daną drogą się spotykających, w końcu rzeki i potoki przecinające drogę i w pobliżu wzdłuż niej płynące. Nadto uwidocznione być mają nazwy i granice gmin w miejscach przecięcia się z drogą, tudzież numery katastralne wszystkich powyżej wymienionych parceli do drogi należących i sąsiednich.

Na planie drogi należy wkreślić kolorem czerwonym oś drogi, kilometry, setki, budynki do drogi należące, rogatki mytnicze, mosty i ich numery, mury oporowe i podporowe, zabezpieczenia od wody i inne ważniejsze przynależności drogowe.

27. Wykaz stanu drogi winien być sporządzony dla każdej drogi oddzielnie w formie zeszytu z druków według załączonego wzoru. Wszystkie stronice zeszytu mają być po porządku ponumerowane, ażeby za pomocą odsyłaczy ułatwić nie tylko ścisłe

[1]) załączony w końcu książki.

prowadzenie wykazu, ale także przeprowadzenie zmian z biegiem czasu zachodzących.

Rubr. I. Kilometry i wszystkie setki należy wpisać większemi cyframi dodając przy kilometrach „km.“ przy setkach zaś nie powtarzać kilometrów tylko cyfrę cofnąć odpowiednio ku prawej stronie; dane odnoszące się do punktów pomiędzy setkami należy wpisywać drobniejszemi cyframi w metrach (odległość od poprzedniej setki).

Rubr. II. W pierwszej kolumnie należy kreską poprzeczną oznaczyć granice powiatów, a w kolumnach 2, 3 i 4 granice gminy, miejscowości i parceli drogowej (wpisując równocześnie w rubr. I odległość tych granic od poprzedniej setki). Nazwy powiatów, gmin i miejscowości należy wpisać wzdłuż kolumn. Tak samo kreską poziomą w kolumnie 4 należy uwidocznić granice parceli katastralnych, a numery ich wpisać wzdłuż kolumny między temi kreskami. W ostatniej kolumnie należy podawać numery i rodzaj parceli drogowych obok położonych, jak kamieniołom, kopalnia kamienia, żwirowisko, cegielnia, droga dojazdowa do żwirowiska, cegielni i t. p., zabezpieczenie wodne, grobla i śluza, domek dróżniczy lub mytniczy, plac składowy po za drogą leżący i t. p.; równocześnie należy przy pomocy odsyłacza podać w rubr. XII wyjaśnienia, podając liczby rozporządzeń, albo też uwagę że szczegóły znajdują się na wskazanej stronie zeszytu. Zapiski w kolumnie 5-ej należy czynić w miejscu odpowiadającem kilometrowaniu miejsca, gdzie jest dostęp (dojazd), do parceli stanowiących własność lub czasowe posiadanie funduszu drogowego.

Wszystkie w nagłówku tej rubryki podane szczegóły należy zapisywać w miejscu odpowiadającem kilometrowaniu rubr. I, a przy pomocy odsyłaczy należy umieszczać w rubr. XII wyjaśnienia, odnoszące się np. do zezwolenia na postawienie mostu na rowie, ułożenia rurociągów i t. p. użycie drogi pod kolej, koncesji na przewóz lub myto z podaniem taryfy i t. d.

Rubr. IV. Szerokość drogi w koronie i w jezdni wyrażona w metrach z jednym znakiem dziesiętnym należy wpisać w formie ułamka, którego licznik odnosi się do korony, a mianownik do jezdni. Dane te należy podać na początku drogi i w miejscach, gdzie się zmienia szerokość korony lub jezdni oddzielając je kreską poprzeczną i podając w rubr. I kilometrowanie.

Przy drogach nieuporządkowanych z nieustaloną szerokością należy podawać przeciętną szerokość, przy drogach nieokopanych

szerokość pasa drogowego lub szerokość wyjeżdżonego szlaku. W kolumnach 2 i 3 rubr. IV należy kreskami poziomemi zaznaczyć miejsca zmiany w nawierzchni drogi i wpisać wzdłuż kolumny długości odcinków drogi okopanych rowami, brukowanych, bitych, dylowanych lub gruntowych.

Rubr. V. W kolumnie pierwszej podaje się numer mostu według zasad ustalonych w punktach 23 i 24 niniejszego okólnika.

Rozpiętość mostu w świetle mierzoną równolegle do osi drogi między przyczółkami i ilość przęseł należy w kolumnie drugiej podać w kształcie ułamka, którego licznik wyrazi rozpiętość całego mostu, a mianownik — ilość przęseł. Tak samo w kolumnie trzeciej należy podać w kształcie ułamka klasę obciążeń ustalonych tymczasowemi przepisami o budowie i utrzymywaniu mostów (Rozp. z dn. 4 marca 1920 Nr. 6342, IV/4-213) i szerokość użyteczną mostu mierzoną między poręczami. Kilometrowanie należy odnieść do punktu środkowego mostu.

Rubr. VI. W kolumnie pierwszej należy zaznaczyć kilometrowanie początku i końca muru lub bruku zabezpieczającego w odnośnych kolumnach rubr. VI pociągnąć linje poziome i wzdłuż kolumny wpisać ich długość. Przy pomocy odsyłaczy należy w rubr. XII podać rodzaj muru i zaznaczyć czy ściek jest z krawężnikiem czy bez krawężnika i na jakich długościach, dalej jakiego rodzaju są krawężniki, czy rów lub skarpa jest brukowany.

Rubr. VII. W miejscach gdzie się zaczynają i kończą poręcze należy w odnośnych kolumnach rubr. VII pociągnąć kreski poziomo, a między niemi wpisać wzdłuż kolumny długość i ilość przęseł poręczy.

W kolumnach 3, 4, 5 i 6-tej wpisać ilość słupków i drzew w każdej setce.

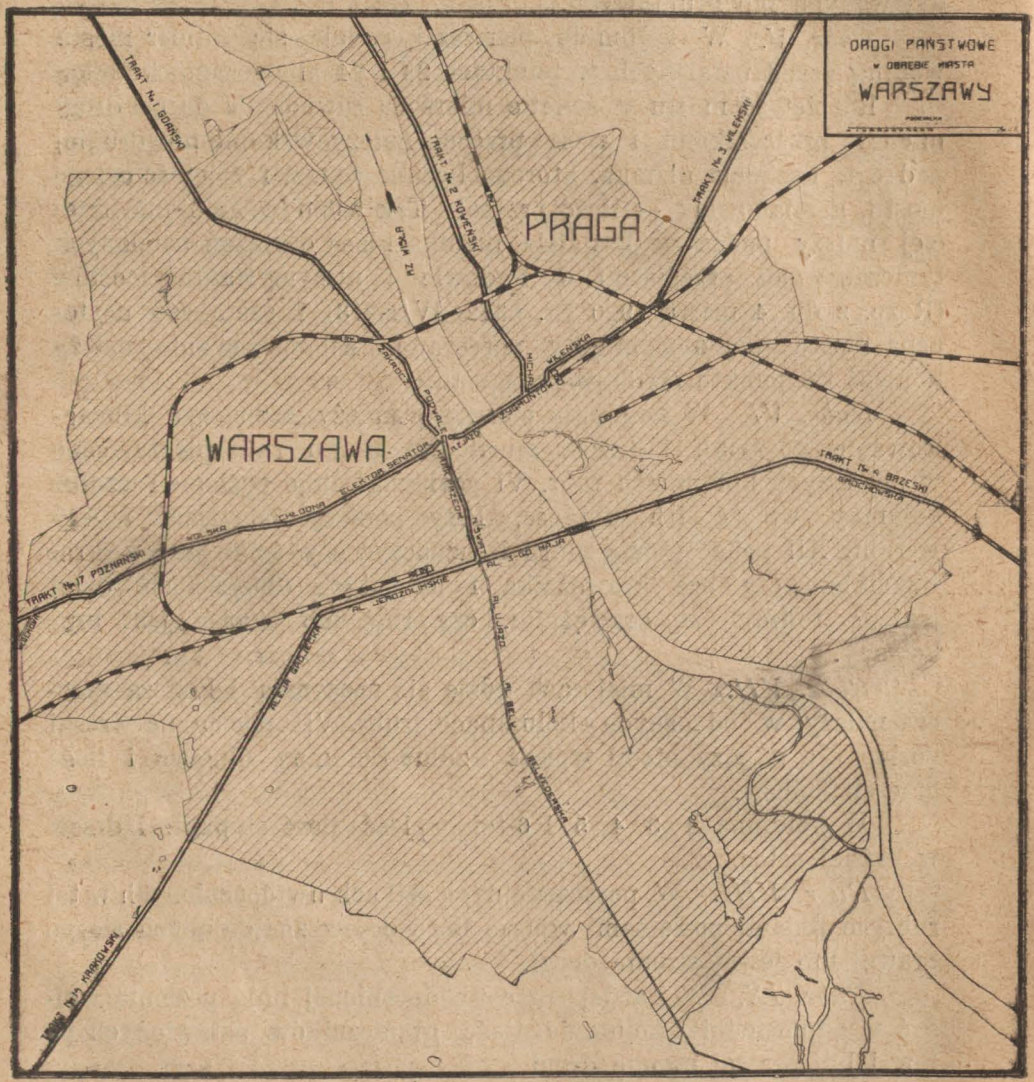
Rubr. VIII. W poszczególnych setkach uwidocznionych w tej rubryce linjami poziomemi wpisać ilość drzew znajdujących się po prawej lub lewej stronie drogi.

Rubr. IX. W każdej setce uwidocznionej linją poziomą wpisać w odpowiedniej kolumnie ilość granicznków ustawionych po lewej lub prawej stronie drogi.

Rubr. X. Znaki kilometrowe i setkowe należy zaznaczyć kreskami pionowemi w odpowiedniej kolumnie rubr. X w miejscach odpowiających kilometroweniu rubr. I; tak samo znaki mostowe w miejscach, gdzie leży most; inne znaki jak drogowskazy, tablice

ostrzegawcze należy zaznaczyć kreską w tych miejscach, gdzie są ustawione, a odnośne kilometrowanie uwidocznić w rubryce I.

SZEMAT II



Rubr. XI. Kilometrowanie środka placu należy zaznaczyć w rubr. I, a w odnośnym miejscu rubr. XI w odpowiedniej kolumnie wstawić ilość metrów kwadratowych powierzchni placu.

Rubr. XII. Do tej rubryki należy odnosić z rubryk poprzednich za pomocą odsyłaczy oznaczonych po porządku numerami, jeżeli dany przedmiot lub dane wymagają bliższego objaśnienia, albo jeżeli do danego przedmiotu odnosi się jakiś tytuł prawny, albo w końcu, jeżeli z biegiem czasu zaszła co do danego przedmiotu lub daty jakaś zmiana. Każdy numer odsyłacza z kolumn poprzednich należy przeto powtórzyć w rubryce XII i obok niego lub pod nim dać treściwe objaśnienie, albo odesłać do tej stronicy zeszytu, na której odnośne szczegóły obszerniej są opisane; mogą one dotyczyć szczególnych warunków lub ważniejszych budowli sztucznych, których w rubrykach opisać dokładnie nie było można, jak np. ubezpieczeń od wody i innych szkodliwych wpływów, dalej większych mostów, wałów, oskałowań i t. p. — czy też tyczyć się mogą tytułów prawnych i ważniejszych rozporządzeń władz, czy w końcu zmian zaszłych z biegiem czasu.

28. Zmiany, które zaszły z biegiem czasu w stanie drogi, własności, tytułów prawnych, lub poszczególnych przedmiotów, należy w wykazie niniejszym przeprowadzać w następujący sposób: przekreślić atramentem czerwonym dane pierwotne i, jeżeli niema miejsca na uwidocznienie zmiany tuż w pobliżu w tej samej kolumnie, odnieść się odsyłaczem do rubr. XII, z tejże rubryki odesłać do właściwej stronicy, na której jest wpisany względnie opisany stan zmieniony. W razie zbyt licznych zmian lub trudności w ich przeprowadzeniu, należy wykaz stanu drogi na nowo sporządzić. W planie drogi należy również wprowadzać poprawki w miarę zachodzących zmian.

29. Wykaz stanu drogi i plan drogi należy sprawdzać co dwa lata.

30. Wszystkie zarządy drogowe państwowe i samorządowe winny założyć wykazy stanu dróg i ewentualnie zestawić plany dróg (dla tych miejscowości, dla których istnieją mapy katastralne), w ciągu roku po przeprowadzeniu kilometrowania i prowadzić je stosownie do punktu 25 niejszego okólnika.

VI. Wykonanie okólnika.

30. Do wykonania okólnika winny przystąpić Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych na terenie b. Kongresówki oraz Małopolski niezwłocznie; na ziemiach wschodnich, przyłączonych do Rzeczypospolitej na zasadzie pokoju Ryskiego, — po uchwaleniu przez Sejm sieci dróg państwowych na tych terenach; co się zaś tyczy

byłego Zaboru Pruskiego, okólnik ten będzie wykonany po objęciu przez Ministerstwo Robót Publicznych spraw technicznych na tych terenach, o ile okólnik niniejszy nie będzie wcześniej zastosowany przez Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej.

Minister: *Narutowicz*

38. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 4 listopada 1921 r. № XII—948 uzupełniający okólnik № XII—368 w sprawie kilometrowania dróg.

(Częściowa zmiana wyżej umieszczonego okólnika z dnia 4.XI 21 r. Nr. XII—948)

Do wszystkich Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych.

Ze względu na praktyczny cel pomiaru dróg, uskutecznianego w wykonaniu p. 10 okólnika z d. 9 maja r. b. № 368, oraz dla uniknięcia zwłoki, wobec niedostatecznego w niektórych razach personelu technicznego, zarządzam, aby pomiar był dokonywany wzdłuż niwelety drogi, nie sprowadzając długości dróg do poziomu.

Minister: w z. *Rybczyński.*

39. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 20 lipca 1922 r. w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości i Skarbu w przedmiocie wywłaszczania lub zajmowania gruntów i materjałów do budowy i utrzymania dróg publicznych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 60/22 r. poz. 543).

Na zasadzie art. 41 ustawy z dn. 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. r. 1921 № 6, p. 32) zarządza się odnośnie do artykułów 5 i 6 tej ustawy co następuje:

§ 1. Wywłaszczenie lub czasowe zajęcie na budowę lub utrzymanie drogi publicznej może dotyczyć gruntów albo materjałów stanowiących czyjąkolwiek własność, oprócz własności państwowej.

Przejęcie gruntów albo materjałów stanowiących własność państwową na budowę lub utrzymanie drogi państwowej może nastąpić dopiero po dokonanem w drodze urzędowej przekazaniu ich na ten cel.

§ 2. Gdy dla budowy drogi publicznej na podstawie zatwierdzonego projektu jej albo dla utrzymania drogi publicznej zachodzi potrzeba wywłaszczenia albo czasowego przymusowego zajęcia gruntów lub materjałów, t. j. o ile nie można tych przedmiotów uzyskać w drodze dobrowolnej umowy, winien właściwy zarząd drogowy złożyć za pośrednictwem odnośnego starosty wniosek o wywłaszczenie lub zajęcie do właściwego wojewody.

Zarząd drogowy w postępowaniu zmierzającem do wywłaszczenia lub zajęcia działa na mocy pełnomocnictwa tej władzy rządowej lub samorządowej, do której zakresu działania w myśl art. 10, 11, 12 i 13 powołanej ustawy należy wykonywanie budowy lub utrzymanie odnośnej drogi.

§ 3. Wniosek o wywłaszczenie lub zajęcie gruntów winien zawierać: a) umotywowanie potrzeby wywłaszczenia lub zajęcia gruntów, b) plany podlegających wywłaszczeniu lub zajęciu gruntów w podziałce katastralnej, o ileby zaś dla danej miejscowości jeszcze nie wprowadzono obowiązującej podziałki dla planów katastralnych—w podziałce 1:2000 lub większej, z oznaczeniem działek gruntów należących do poszczególnych właścicieli, i c) wykazy powierzchni tych działek w metrach kwadratowych, z wyszczególnieniem rodzaju kultury gruntów (orne, łąki, lasy, ogrody, nieużytki i t. p.) oraz opisem znajdujących się na nich budowli, tudzież wskazaniem całej powierzchni parcel, z których część ma być wywłaszczona lub zajęta (p. załącznik).

Wniosek o wywłaszczenie (zajęcie) materjałów winien zawierać: a) umotywowanie potrzeby wywłaszczenia (zajęcia) materjałów, oraz b) wykaz tych materjałów, które winny być wywłaszczone (zajęte), ze wskazaniem, gdzie one się znajdują i do kogo należą, tudzież podaniem rodzaju, stanu obecnego i potrzebnej ilości tych materjałów.

Plany i wykazy należy zestawiać według gmin i powiatów.

Osobno winny być zestawione plany i wykazy gruntów i materjałów stanowiących własność państwową potrzebnych do budowy lub utrzymania drogi państwowej, z podziałem według poszczególnych urzędów zarządzających temi gruntami lub materjałami.

Wniosek i wszystkie plany i wykazy winny być przesłane staroście w dwóch egzemplarzach (t. j. oryginały z odpisami).

§ 4. Plany i wykazy dotyczące przejęcia na budowę lub utrzymanie drogi państwowej gruntów i materjałów stanowiących własność państwową starosta przesyła w obydwóch egzemplarzach

wojewodzie, który w zasadzie załatwia sprawę co do przejęcia tych przedmiotów w drodze porozumienia z odnośnym państwowym urzędem II instancji.

Jeżeli porozumienie tą drogą nie będzie osiągnięte lub gdy decyzja przekracza zakres działania odnośnej władzy II instancji, władza ta winna sprawę przedstawić właściwej władzy centralnej.

Jeden egzemplarz dokumentów (odpisy) pozostaje w aktach tej władzy państwowej, która powzięła decyzję o przekazaniu gruntów lub materjałów na budowę lub utrzymanie drogi państwowej.

§ 5. Odnośnie do podlegających wywłaszczeniu lub czasowemu zajęciu przedmiotów nie stanowiących własności państwowej starosta przed przesłaniem wniosku wojewodzie wdraża postępowanie szacunkowe powołując komisję szacunkową.

Komisja szacunkowa składa się z przewodniczącego w osobie starosty lub jego zastępcy i z trzech niezainteresowanych rzeczoznawców, o ile możności z pośród biegłych w sprawach mających być przedmiotem oszacowania stale ustanawianych bądź przez sąd, bądź przez inny urząd lub instytucję publiczną.

§ 6. Postępowanie szacunkowe odbywa się według następujących przepisów:

1) Dzień rozpoczęcia czynności szacunkowej winien być wyznaczony przed upływem 30 dni po otrzymaniu wniosku.

O dniu rozpoczęcia czynności szacunkowej oraz o kolejności szacowania starosta zawiadamia rzeczoznawców, powołując ich pisemnie do udziału w komisji.

2) O dniu rozpoczęcia i kolejności szacowania starosta conajmniej na 14 dni naprzód zawiadamia strony interesowane, mianowicie: a) zarząd drogowy, wzywając go, by delegował swego przedstawiciela, i b) właścicieli gruntów lub materjałów, które mają być szacowane, lub ich zastępców. Wezwania do osób prywatnych wystosowuje się za pośrednictwem zarządów właściwych gmin, a instytucje samorządowe zawiadamia się bezpośrednio.

3) W zawiadomieniach do właścicieli lub ich zastępców (p. 2) winny być wyszczególnione grunty lub materjały, których dotyczy zamierzone wywłaszczenie lub zajęcie, tudzież rodzaj i powierzchnia gruntów, względnie ilość materjałów.

Do dnia rozpoczęcia czynności szacunkowej interesowani mogą przeglądać w starostwie wniosek w przedmiocie zamierzonego wywłaszczenia lub zajęcia i wnosić przeciwko temu wnioskowi zarzuty, o czem wskazane wyżej zawiadomienia winny zawierać pouczenie.

4) Komisja dokonywa oszacowania gruntów i materjałów na miejscu, gdzie się one znajdują.

5) Dla ważności aktu oszacowania konieczną jest obecność przewodniczącego komisji oraz wszystkich trzech rzeczoznawców.

Jeżeli rzeczoznawcy nie stawią się w komplecie, przewodniczący odracza rozpoczęcie czynności komisji szacunkowej, o ile możności, nie na dłużej niż na dwa tygodnie, i zawiadamia o tem interesowanych.

Niestawiennictwo interesowanych stron nie wstrzymuje postępowania szacunkowego.

6) Komisja dokonywa oszacowania przedmiotu wywłaszczanego w sumie pieniężnej, biorąc pod uwagę ceny miejscowe i warunki specjalne, w jakich przedmiot ten znajduje się.

7) Wynagrodzenie za wywłaszczoną (zajętą) część gruntu winno w sobie zawierać oprócz ceny za część istotnie wywłaszczoną (zajętą) również i tę sumę, o jaką wskutek dokonanego wywłaszczenia (zajęcia) wartość pozostałej części rzeczywiście uległa zmniejszeniu.

Należy przeto brać pod uwagę, czy właściciel skutkiem wywłaszczenia (zajęcia) części gruntu jest pozbawiony jedynie wartości tej części i dochodu z niej, czy też część wywłaszczana (zajmowana) ma takie znaczenie, że część pozostała nie może już dostarczać należytych korzyści, albo nie ma wartości dla właściciela. Z tego względu można na żądanie właściciela wywłaszczyć (zająć) również część gruntu, odciętą przez właściwe wywłaszczenie (zajęcie), o ileby użytkowanie z odciętej części okazało się dla właściciela niemożliwem.

8) Dokonane przez rzeczoznawców oszacowania i wszystkie czynności komisji winny być zaprotokułowane. W protokułach winny być również wskazane wszystkie dane, na podstawie których rzeczoznawcy określili sumę szacunkową przedmiotu podlegającego wywłaszczeniu lub zajęciu.

Dokonanie oszacowania i wysokość sumy szacunkowej rzeczoznawcy stwierdzają w protokule swymi podpisami, poprzedzając je pisemnem oświadczeniem, że przy szacowaniu powodowali się bezstronnością i sprawiedliwością. Przewodniczący komisji odczytuje protokuł obecnym stronom i zapytuje je, czy zgadzają się na dokonane oszacowanie.

Wszelkie ustne oświadczenia, zastrzeżenia i sprzeciwy zainteresowanych stron odnośnie do każdego poszczególnego przedmiotu winny być zaprotokułowane, złożone zaś pisemnie — winny być

dołączone do protokułu z odnotowaniem o tem w protokule. Ewentualne dodatkowe wyjaśnienia rzeczoznowców również winny być zaprotokułowane.

Uzupełnienie protokułu szacunkowego przewodniczący odczytuje stronom, poczem protokuł podpisują przewodniczący i wszystkie obecne strony lub ich przedstawiciele, ewentualnie także i rzeczoznawcy, o ile składali dodatkowe wyjaśnienia.

9) Protokuły szacunkowe wraz z oryginałami i odpisami wniosku i załączników (§ 3) starosta przedstawia wojewodzie dla wydania orzeczenia.

Odpisy protokułów szacunkowych pozostają w aktach starostwa.

§ 7. Wojewoda po otrzymaniu aktów sprawy, o ile uzna, że nie wymaga ona dodatkowych wyjaśnień, uzupełnień lub dodatkowego oszacowania, wydaje orzeczenie o wywłaszczeniu lub zajęciu gruntów albo materjałów, określające powierzchnię gruntów, względnie ilość materjałów, oraz wysokość wynagrodzenia, z podaniem szczegółowego obliczenia.

Orzeczenie wywłaszczające winno obejmować wszystkie przedmioty wywłaszczane, niezależnie od tego, czy zainteresowane strony protokularne zgodziły lub nie zgodziły się na dokonane przez rzeczoznawców oszacowanie.

Orzeczenie wywłaszczające wraz z odpisem oraz odpisy wniosku i jego załączników (§ 3) wojewoda przesyła staroście.

Oryginały wniosku i załączników oraz protokuły szacunkowe pozostają w aktach urzędu wojewódzkiego.

§ 8. Po otrzymaniu od wojewody aktów sprawy starosta przesyła odpis orzeczenia wywłaszczającego oraz odpisy wniosku i jego załączników zarządowi drogowemu, zaś zaświadczone odpowiednie wyciągi i orzeczenia wywłaszczającego rozsyła właścicielom wywłaszczanych (zajmowanych) gruntów lub materjałów.

Jednocześnie starosta wzywa zarząd drogowy, ażeby w ciągu 30 dni wypłacił wszystkim zainteresowanym, co do których nie zachodzą przeszkody wskazane w § 9, należne wynagrodzenia za wywłaszczone lub zajęte przedmioty, po upływie zaś tego terminu wniósł do depozytu sądowego te wynagrodzenia określone w orzeczeniu wojewody, których z jakiegokolwiek powodu nie wypłacono.

Strony zainteresowane, które mają otrzymać wynagrodzenie, a co do których nie zachodzą przeszkody wskazane w § 9, starosta wzywa, ażeby w ciągu 30 dni podjęły przyznane im wynagrodzenie

ze wskazaniem kasy, która wynagrodzenie wypłaci, oraz z uwagą, że pieniądze nie podniesione we wskazanym terminie będą złożone do depozytu sądowego.

Wskazane wezwania starosty winny ponadto zawierać pouczenie, że strona, która się czuje pokrzywdzoną wynagrodzeniem oznaczonem w orzeczeniu wojewody, może w terminie 30-dniowym od dnia doręczenia jej odpisu lub wyciągu z orzeczenia udać się do sądu o oznaczenie wysokości wynagrodzenia w drodze postępowania sądowego, oraz, że z dniem złożenia do depozytu sądowego wynagrodzeń, oznaczonych w orzeczeniu wojewody, zarząd drogowy jest uprawniony do objęcia przedmiotów wywłaszczonych (zajętych) i że w razie czynienia trudności lub oporu przy obejmowaniu przez zarząd drogowy tych przedmiotów nastąpi przymusowe wprowadzenie w posiadanie.

§ 9. O ile wskutek istniejących obciążeń hipotecznych, lub zgłoszonych przez osoby trzecie roszczeń albo z innych przyczyn prawnych wynagrodzenie za wywłaszczony lub zajęty przedmiot nie może być wypłacone właścicielowi, natenczas całkowite wynagrodzenie, względnie sporna jego część winno być wpłacone do depozytu sądowego.

§ 10. Po uregulowaniu należności pieniężnych za wywłaszczone grunty zarząd drogowy przesyła sądowi kopje planów tych gruntów, odpisy dowodów o wypłaceniu wynagrodzeń za te grunty oraz odpis orzeczenia wywłaszczającego i przedstawia wniosek o uregulowanie tytułu własności gruntów wywłaszczonych.

W tym względzie mają zastosowanie: na terenie b. zaboru rosyjskiego—przepisy zawarte w art. 14, punkt 3, dekretu w przedmiocie wywłaszczeń z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 z 1919 r., poz. 162); w b. zaborze austrjackim — odnośne przepisy ustawy z dn. 11 maja 1894 r., Dz. Ustaw (austr.) z 1894 r., № 126, i rozporządzenia (austr.) Ministerstwa Sprawiedliwości z d. 11 stycznia 1912 r., Dziennik Rozp. № 6/1912.

§ 11. Wszelkie koszty związane z wywłaszczeniem lub zajęciem gruntów albo materjałów pokrywa się z funduszów budowy lub utrzymania drogi, na rzecz której dokonano wywłaszczenia lub zajęcia (art. 19 i 20 powołanej na początku ustawy).

§ 12. Rzeczoznawcy otrzymują za swoje czynności wynagrodzenie, jakie na wniosek starosty oznacza wojewoda.

§ 13. W razie potrzeby przeprowadzenia pomiarów do budowy dróg i mostów na gruntach prywatnych odnośny starosta wi-

nien wydać zarządowi drogowemu upoważnienie do wykonania tych prac i zawiadomić o tem zarząd właściwej gminy.

W razie konieczności usunięcia przedmiotów stanowiących przeszkody dla pomiarów winien być uprzednio sporządzony opis tych przedmiotów. Opisu dokonywa wójt gminy lub jego zastępca w obecności przeprowadzającego pomiary i dwóch świadków z pośród okolicznych mieszkańców.

Oszacowania istotnych szkód wyrządzonych w czasie dokonywania pomiarów, o ile nie będzio osiągnięte porozumienie z poszkodowanym co do wysokości wynagrodzenia, dokona protokularnie na żądanie zarządu drogowego wójt gminy względnie jego zastępca z dwoma niezainteresowanymi rzeczoznawcami.

Nieobecność interesowanych, których zawiadomiono o terminach opisu i oszacowania, nie wstrzymuje dokonania czynności.

Interesowanemu, który poniósł istotną szkodę na gruncie wskutek prac pomiarowych, o ile nie zgodzi się na odszkodowanie według oszacowania dokonanego przez wójta i rzeczoznawców, służy prawo udania się na drogę sądową.

Wypłata odszkodowania winna być dokonana z funduszu wskazanego w § 11 najdalej w ciągu 2 miesięcy po oszacowaniu.

§ 14. O ile odnośnie do poszczególnych okoliczności wywłaszczenia lub czasowego zajęcia gruntów albo materjałów potrzebnych do budowy i utrzymania dróg publicznych niniejsze rozporządzenie nie zawiera przepisów regulujących, należy odpowiednio stosować odnośne niesprzeczne z ustawą z dnia 10 grudnia 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1921 r., № 6, poz. 32) przepisy zawarte: a) dla obszarów b. zaboru rosyjskiego — w dekrecie 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. z 1919 r., № 14 poz. 162), lub b) dla obszarów b. zaboru austrjackiego — w ustawie z dnia 18 lutego 1878 r. o wywłaszczeniu w celu budowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznych (Dz. U. P. z 1878 r., № 30).

§ 15. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze b. zaborów rosyjskiego i austrjackiego z dniem ogłoszenia.

Minister Robót Publicznych: *Ziemiński*, Minister Spraw Wewnętrznych: *A. Kamieński*, Minister Sprawiedliwości: *W. Makowski*, Minister Skarbu: *Jastrzębski*.

Załącznik do rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 20 lipca 1922 r. do poz. 543.

Strona 1.

Województwa .....

Powiat .....

Sąd .....

Droga (kategorja drogi) .....

(nazwa drogi i punkty końcowe i pośrednie) .....

W Y K A Z

gruntów podlegających wywłaszczeniu (zajęciu)

w Gminie .....

(Miejsce i data sporządzenia wykazu) .....

Wykaz sporządził .....

Strona 2.

Nr. porządkowy	Imię i nazwisko lub nazwa i miejsce zamieszkania właściciela	Nr. parceli		Nr. wykazu hipotecznego	Obciążenia hipoteczne	
		według planu	według katastru			

Strona 3.

	Rodzaj kultury	Cała powierzchnia parceli	Powierzchnia działki do wywłaszczenia (zajęcia)	Oszacowana przez rzeczoznawców cena 1 mtr. kwadratowego działki	Należytość	Uwagi:
		metrów kwadratowych		marek polskich		

40. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 września 1921 r. w przedmiocie wywłaszczeń nieruchomości i ograniczenia praw własności, dokonanych przez b. władze okupacyjne na użytek dróg komunikacyjnych.

(Dz. U. R. P. Nr. 85/21 r. p. 614).

Streszczenie.

Rozporządzenie to zawiera przedłużenie terminu dla załatwienia spraw związanych z wywłaszczeniami wykonanemi przez okupantów, określonego w Dekrecie z dnia 7.II.1919 r. do dnia 1 stycznia 1924 r.

41. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. № XII — 1247 w sprawie wywłaszczeń gruntów dokonanych przez b. władze okupacyjne niemieckie i austrjackie na użytek dróg publicznych.

OKÓLNIK

do Urzędów Wojewódzkich w Warszawie, Łodzi, Kielcach, Lublinie, Białymstoku, Nowogródku, Brześciu nad Bugiem i Łucku.

Zarządzam, co następuje:

Do załatwienia podań o wypłatę odszkodowań z tytułu dokonanych przez b. władze okupacyjne niemieckie i austrjackie wywłaszczeń gruntów na użytek dróg publicznych powołani są Wojewodowie tych województw, w obrębie których znajdują się odnośne grunty.

Przedmiotem postępowania według niniejszego rozporządzenia są sprawy, gdy dokonano faktycznego wyzucia właściciela z posiadania z równoczesnem wcieleniem gruntu do pasa drogowego, stanowiącego obecnie integralną część drogi publicznej, i gdy przytem władza okupacyjna nie wdrożyła właściwego postępowania wywłaszczającego, względnie nie przeprowadziła go w całości, a w każdym razie, gdy nie nastąpiła wypłata odszkodowania.

Postępowanie odbywać się winno następującym trybem.

Po otrzymaniu podania o wypłatę odszkodowania Wojewoda wydaje zlecenie Staroście tego powiatu, w obrębie którego znajdują się wywłaszczone grunty, by przeprowadził dochodzenie wstępne celem ustalenia:

1) czy zajęcie gruntu nastąpiło przymusowo, lub na mocy dobrowolnego i bezinteresownego odstąpienia gruntu przez właściciela;

2) jaki organ b. władzy okupacyjnej niemieckiej, względnie austrjackiej dokonał fizycznego objęcia gruntu przez wyzucie z posiadania dotychczasowego właściciela i przez wcielenie odnośnego gruntu do pasa drogowego, jako integralną część drogi; należy w tym względzie przesłuchać świadków i ustalić dokładne daty oraz towarzyszące okoliczności;

3) jaka procedura została przy tem zastosowana przez władze okupacyjne, w szczególności zaś:

a) o ile fakt miał miejsce w obrębie b. Zarządu Generał-Gubernatorstwa Warszawskiego przed dniem 16 sierpnia 1916 r. a na pozostałym obszarze b. Królestwa Kongresowego wogóle podczas trwania okupacji, — czy zostało zastosowane postanowienie Rady Administracyjnej Król. Polskiego z dnia 6/18 czerwca 1852 r. (Dziennik Praw, Tom XLV, str. 302);

b) o ile fakt w obrębie b. Zarządu Generał-Gubernatorstwa Warszawskiego nastąpił po dniu 16 sierpnia 1916 r., czy zastosowano przepisy rozporządzenia b. Generał-Gubernatorstwa Warszawskiego z dnia 16 sierpnia 1916 r. o wyzuciu z własności nieruchomej oraz ograniczeniu tejże ze względów użyteczności publicznej (Dziennik Rozporządzeń dla Gen. Gubernatorstwa Warszawskiego z dnia 20.X.1916 r., № 49, poz. 159).

W tym ostatnim wypadku należy ustalić, czy zostało wydane po myśli §§ 32 i 44 tegoż rozporządzenia z dn. 16.VIII.1916 r. orzeczenie wywłaszczające, mocą którego prawo własności wywłaszczonego gruntu przeszło na rzecz funduszu drogowego, czy i w jakiej sumie zostało przyznane odszkodowanie stosownie do §§ 36 i 37 tegoż rozporządzenia, oraz zbadać kwestję intabulacji prawa własności wywłaszczonego gruntu (tamże, § 33).

c) o ile fakt miał miejsce na pozostałym obszarze b. zaboru rosyjskiego, czy zastosowano przepisy zawarte w §§ 575 i następnych Zbioru praw ros. (Tom X, cz. 1).

4) Wreszcie ustaloną być winna treść odnośnych aktów b. władzy okupacyjnej; w tym celu należy żądać od stron zainteresowanych wszelkich dokumentów dotyczących postępowania wywłaszczającego oraz odnieść się do właściwych władz, które mogą mieć akty pozostałe po urzędach okupacyjnych, o dostarczenie odnośnych dokumentów.

Po ukończeniu dochodzeń wstępnych, o ile wyjaśni się, że sprawa ma cechy określone na początku niniejszego, winien Starosta przesłać akty sprawy właściwemu zarządowi drogowemu

i wezwać go do uregulowania należności za dokonane przez okupantów wywłaszczenie gruntów. Równocześnie Starosta przedstawia Wojewodzie krótkie sprawozdanie o wynikach dochodzenia wstępnego.

Zarząd drogowy po ustaleniu na gruncie, jaka przestrzeń tegoż wywłaszczona przez okupantów jest obecnie potrzebną dla celów drogowych i będzie nadal do tychże celów spożytkowaną, winien poczynić kroki celem uregulowania pretentyj petenta w drodze dobrowolnej umowy. O ile dobrowolna umowa nie nastąpiła, winien zarząd drogowy w granicach prośby petenta złożyć za pośrednictwem Starosty do właściwego wojewody wniosek o wywłaszczenie, stosując się do przepisów § 3 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dn. 20 lipca 1922 r. w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości i Skarbu w przedmiocie wywłaszczania lub zajmowania gruntów i materjałów do budowy i utrzymania dróg publicznych (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 60, poz. 543).

W następstwie wniosku Zarządu drogowego dalszy tok postępowania odbywać się winien zgodnie z postanowieniami §§ 5 i następnych wskazanego rozporządzenia z dn. 20 lipca 1922 r.

W szczególności należy przestrzegać, ażeby stosownie do § 8 ust. 2 tegoż rozp. wypłata odszkodowania za grunty nastąpiła w ciągu 30 dni z właściwego funduszu drogowego (art. 19 ustawy drogowej) zależnie od kategorji drogi, na rzecz której dokonano wywłaszczenia.

O ileby z podania petenta albo z dochodzenia wstępnego prowadzonego przez Starostę wyjaśniło się, że wywłaszczenie gruntów na użytek dróg publicznych było dokonane przez b. władze okupacyjne z zachowaniem obowiązujących wówczas przepisów prawnych, a więc odnośne postępowanie zostało prawidłowo ukończone, nastąpił przelew prawa własności i dokonaną została wypłata odszkodowania, natenczas roszczenie petentów, domagających się ponownego, względnie dodatkowego odszkodowania według cen obecnych i na podstawie ponownego oszacowania, nie mogą być merytorycznie rozpatrywane i podania tego rodzaju winien Wojewoda odrzucić. Przeto w tych wypadkach, gdy zebrane przez Starostę materjały dochodzenia wstępnego uzasadniają odrzucenie prośby petenta, winien Starosta akta sprawy po ukończeniu dochodzeń wstępnych przedstawić Wojewodzie z wnioskiem na odrzucenie podania.

Przepisy, objęte niniejszym okólnikiem, odnoszące się do wywłaszczenia gruntów, nie dotyczą czasowego zajęcia gruntów dla celów drogowych, oraz ograniczeń prawa własności przewidzianych w art. 11, 12, 13, 14 i 15 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 89, poz. 656).

Treść niniejszego okólnika polecam podać podległym władzom administracyjnym I-ej instancji do ścisłego stosowania się.

Minister: *Łopuszański.*

42. Okólnik Ministra Robót Publicznych w sprawie tymczasowych przepisów projektowania nowych dróg bitych z dnia 6 maja 1919 r. № IV—14—310 ze zmianą wprowadzoną w punkcie 9-tym rozporządzeniem M. R. P. Nr. 7243—IV—3—346;

Wobec potrzeby uruchomienia robót doraźnych przy budowie nowych dróg bitych, do czasu wydania szczegółowych przepisów, dotyczących budownictwa drogowego w Polsce, Ministerstwo Robót Publicznych poleca przy prowadzeniu studjów i projektowaniu nowych publicznych dróg bitych kierować się następującemi tymczasowemi ogólnemi przepisami.

A. Warunki techniczne.

1. *Nowe publiczne drogi bite* kwalifikuje się do jednej z dwóch poniżej określonych kategorji:

drogi 1-ej klasy — o znaczeniu *ogólno-państwowem*, strategicznem lub ekonomicznem, łączące ważniejsze środowiska administracyjne, handlowe i przemysłowe.

drogi 2-ej klasy — o znaczeniu komunikacyjnem *dla powiatu*, łączące miasta, osady fabryczne lub zakłady przemysłowe, oraz drogi podjazdowe do dróg żelaznych i wodnych.

2. *Najmniejsza szerokość* drogi bitej wynosić winna:

a) plantu w koronie: dróg 1-ej klasy—8 metr.
„ „ dróg 2-ej klasy—6,5 metr.

b) jezdni szabrowej (wzgl. brukowej) dróg 1-ej klasy—5 m.
„ „ „ „ dróg 2-ej klasy—4 m.

Uwaga. Pożądanem jest najmniejszą szerokość jezdni szabrowej dróg 2-ej klasy doprowadzać do 4,5 m.

3. *Spadki. Największy* spadek *podłużny* nie może przekraczać:

	dla dr. 1 kl.	dla dr. 2 kl.
na równinach	3%	4%
w miejscowościach pagórkowatych .	4%	5%
„ górzystych . . .	5%	6%

Uwaga. Za każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa Robót Publicznych dopuszczalnem jest w wyjątkowych wypadkach stosowanie w terenach górskich dla dróg 2 ej klasy spadku podłużnego do 7%.

Najmniejszy spadek podłużny na odcinkach dróg nie krótszych od 100 mtr. dopuszcza się 0,5%.

Odcinki *poziome* stosowane być mogą przy nasypach na błotach, na wysokich groblach i w gruntach piasczystych.

Odcinki o spadkach 3% lub większych dłuższe ponad 1 km.— 0,5 km. (zależnie od wielkości spadku) winny być przedzielone odcinkiem poziomym lub o spadku 1% długości 50 m.—30 m.

Spadki *poprzeczne* dla dróg obydwóch klas w zależności od powłoki kamiennej mają wynosić: dla bruków — 3%, dla dróg bitych (po uwalcowaniu): z szabru twardego (granitowego, bazaltowego i t. p.)—4%, z szabru z bardziej miękkich materjałów (piaskowiec, wapień)—5%—6%.

4. *Łuki.* Najmniejszy promień krzywizny osi drogi ustanawia się:

dla dróg 1 kl. . . . . 50 metr.

dla dróg 2 kl. i w górach 25 metr. z odpowiednim poszerzeniem plantu.

5. *Skarpy* wykopów i nasypów w gruntach piasczystych bez pokrycia—o spadku 1 : 2, przy umocowaniu zaś darniną (co zaleca się stosować, o ile możności, zawsze) oraz w gruntach gliniastych— o spadku 1 : 1½.

6. *Wzniesienie plantu* w równinach należy doprowadzać, o ile możności, do 0,5 m. nad terenem; w dolinach zalewanych wzniesienie plantu winno stanowić od 0,5 m. do 0,7 m. nad poziomem najwyższych wód.

7. *Rowy.* Na projektowanie rowów należy zwrócić baczną uwagę i stosować je tylko w tych miejscach, gdzie są one niezbędne w celu osuszenia terenu drogi od wód zaskórnych i dla odprowadzenia wód opadowych.

Zawsze koniecznem jest przeprowadzanie rowów w wykopach, zazwyczaj zaś pożądanem i często koniecznem — zależnie od konfiguracji terenu — przy nasypach poniżej 0,5 metr.

Minimalny spadek dna rowów—0,002; szerokość dna—0,3 m.—0,4 m., głębokość — zależnie od podłużnego profilu — winna, o ile możności, nie przekraczać 0,75 m.

Skarpy rowów 1 : 1½ (w piasczystych wykopach skarpy z odarniowaniem); brukowane skarpy 1:1 (w miejscowościach zaludnionych).

8. *Pasy ochronne.* Poza rowami, kontrskarpami wykopów i u podnóża nasypów bez rowów należy projektować obustronne pasy ochronne szerokości po 0,9 metr.

9. *Nawierzchnia* dróg *bitych* może być dwojaka:

A) *Z kamiennym podkładem* (na gruntach gliniastych, ulegających znacznemu rozmiękczeniu na wiosnę, błotnistych, w czarnoziemie — przy budowie dróg z oczekiwanym intensywnym ruchem ciężarowym).

Nawierzchnia składa się z podkładu dolnego z kamieni wysokości około 15 cm., układanych ręcznie ostrymi końcami ku górze i zaćwiekowanych grubym szabrem i z górnej warstwy szabrowej o grubości przed uwalcowaniem 18 cm., po uwalcowaniu 13—14 cm.

B) *Bez kamiennego podkładu.*

a) *Na gruntach jak wyżej*—przy budowie dróg ze średnim lub małym ruchem ciężarowym.

Nawierzchnia składa się z warstwy szabrowej o grubości przed uwalcowaniem; dla dróg I kl. — 30 cm., dla dróg II kl. — 23 cm., po uwalcowaniu—odpowiednio 22 cm. i 17 cm.

b) *Na gruntach piasczystych.*

Na drogach o znacznym ruchu ciężarowym—jak dla dróg I kl. w punkcie a; na drogach o średnim lub małym ruchu ciężarowym—jak dla dróg II kl. w tymże punkcie a.

We wszystkich wypadkach pożądanem jest wykonanie szabrowej warstwy z szabru sortowanego co do wielkości (i ewentualnie co do twardości kamienia), t. j. użycie w dolnej części warstwy materjału grubszego, w górnej zaś—drobniejszego. Na górną warstwę należy używać szabru, o ile możności, z twardych gatunków kamienia.

Wielkość oddzielnych kamyków szabru winna być zawsze normowana zależnie od twardości gatunku kamienia—według wskazówek odnośnej Dyrekcji R. P.

W gruntach gliniastych, błotnistych i czarnoziemie pod spód nawierzchni tak z kamiennym podkładem, jak i bez niego daje się: pod jezdnię na całej przestrzeni warstwę piasku lub żwiru grubości 15—25 cm., zależnie od rodzaju gruntu i intensywności ruchu, w burtach — albo ciągłą warstwę grubości 10 cm. na całej przestrzeni, albo dreny piaskowe lub żwirowe, których odległość uzależnia się od jakości gruntu.

Dreny i warstwy piaskowe w burtach winny mieć 4%-wy spadek w stronę rowów odwadniających, a ich wyloty winny być wzniesione najmniej 20 cm. ponad dnem tych rowów.

W gruntach piasczystych nawierzchnię układa się bezpośrednio na gruncie.

Klinkier w postaci cegieł (tylko w dobrym gatunku) projektować należy na warstwie żwiru lub piasku grubości od 15 do 25 cm., zależnie od gruntu i intensywności ruchu.

B. Wygotowanie projektu szczegółowego.

Szczegóły projekt budowy nowych dróg winien obejmować, co następuje:

1. *Plany i rysunki*, a mianowicie:

a) orjentacyjny plan drogi na mapie w możliwie większej skali;

b) plan sytuacyjny w skali 1 : 2000 (lub 1 : 1000);

c) plany szczegółowe trudniejszych odcinków w skali 1 : 500 lub mniejszej;

d) profil podłużny w skali: dla długości — dostosowanej do skali planu sytuacyjnego (b), dla wysokości — w skali 10 razy większej;

e) profile poprzeczne normalne dla nasypów i wykopów: dla terenu poziomego, pochyłego wpoprzek drogi, przy projektowaniu drogi po drodze istniejącej i wogóle dla wszystkich charakterystycznych wypadkach wypadkach (typy)—w skali 1 : 100;

f) projekty budowli sztucznych w skali 1 : 100 (dla mostów dłuższych ponad 50 m. mogą być w skali 1 : 200);

g) rysunki budowli drogowych.

2. *Obliczenia ilości robót.*

Obliczenia te winny obejmować wykazy wszystkich robót (ew. całych budowli), wyszczególnionych w odnośnych pozycjach kosztorysu (p. 4).

3. *Ceny jednostkowe robót* (analiza cen).

Należy obliczyć ceny dla wszystkich jednostek robót (ew. całych budowli), wchodzących w odnośne pozycje kosztorysu.

Do analizy cen winny być dołączone zaświadczone przez urzędy powiatowe cenniki robocizny i materjałów.

Uwaga 1. Przy obliczaniu cen jednostek robót należy posiłkować się narazie—wobec braku innych sposobów—metodami dotychczas stosowanemi, z powołaniem się na odnośne normy, przepisy i t. p.

Uwaga 2. Ceny jednostkowe całych budowli, wchodzących w kosztorys, należy traktować jako niezależne załącznikowe kosztorysy.

4. *Kosztorys budowy.*

Kosztorys sporządza się na zasadzie danych p.p. 2 i 3, winien być szematyczny i przejrzysty (dla możności łatwego sprawozdania) i obejmować następujące rozdziały:

I. Roboty ziemne.
II. Umocowanie skarp:
  a) darniowanie,
  b) brukowanie,
  c) ścianki oporowe i t. p.
III. Budowa jezdni:
  a) szabrowanie,
  b) bruki,
  c) jezdnia z cegieł (klinkieru).
IV. Mosty i przepusty (ze wzmocnieniem dna i skarp wylotów). Izbice.
V. Barjery; znaki drogowe i mostowe.
VI. Drzewka i sadzonki ochronne.
VII. Budynki dla służby drogowej.
VIII. Koszta urządzenia zjazdów na drogi boczne.
IX. Narzędzia niezbędne do budowy.

(Narzędzia specjalne, jako to: walce, kafary etc. obliczać szczegółowo, zwykłe drogowe — ryczałtem, w % od sumy kosztorysowej)

X. Odszkodowania za grunty pod drogę (i ew. za podlegające zniesieniu budynki).

Uwaga do poz. X. Odnośnie do cen gruntów należy mieć na względzie Dekret z dn. 7.II.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 (№ 14 Dz. Praw z dn. 8.II 1919 r., poz. 162).

VI. Koszta nadzoru technicznego podczas budowy.

XII. Wydatki nieobjęte poprzedniemi pozycjami i nieprzewidziane.

5. *Ogólny objaśniający opis do projektu.*

Opis ten winien obejmować całokształt projektu, a więc: uzasadnienie kwalifikacji drogi oraz przyjętego jej kierunku; porównanie warjantów, o ile takowe były projektowane; opis charakteru miejscowości i rodzaju jej gleby; umotywowanie przyjętego typu nawierzchni i materjału do jej budowy; obliczenia techniczne otworu przepustów, oraz prześwitów i wytrzymałości mostów; uzasadnienie wprowadzenia do analizy cen wszelkich współczynników, wpływających na powiększenie sumy kosztorysowej; kalkulacje co do sposobu wykonania robót wogóle i dostawy materjałów kamiennych w szczególności; program rozwinięcia robót i wykonania budowy co do czasu i t. p.

Przesyłając powyższe tymczasowe przepisy do ścisłego stosowania Ministerstwo Robót Publicznych poleca p. p. inżynierom powiatowym, by niezwłocznie po ustaleniu miejsc, gdzie zaprojektowane mają być budowle dla służby drogowej, przedstawiali do Sekcji dróg kołowych i mostów Ministerstwa szkicowe sytuacyjne plany działek gruntu, na których ma powstać kompleks pomienionych budowli, wraz ze szkicowo zaprojektowanemi planami samych budowli (domu mieszkalnego i zabudowań) i ze wskazaniem z jakich materjałów, dla danej okolicy najodpowiedniejszych, budowle winny być wzniesione.

Projekt architektoniczny opracowany będzie w Ministerstwie i wraz z obliczeniem ilości materjałów będzie przesłany z powrotem inżynierowi powiatowemu dla wygotowania załącznikowego kosztorysu (p. uwaga 2 w rozdziale B)

Całkowity projekt szczegółowy niezwłocznie po opracowaniu winien być przedstawiony odnośnemu inspektorowi Okręgowemu do rozpatrzenia i aprobaty pod względem technicznym.

P. p. Okręgowym Inspektorom Ministerstwo poleca aprobowane projekty wraz ze swoją opinją przesyłać do Ministerstwa Robót Publicznych do zatwierdzenia.

O ile projekty szczegółowe opracowane byłyby niedostatecznie lub wadliwie, p.p. Inspektorowie winni uprzednio zwracać je odnośnym inżynierom powiatowym dla uzupełnień lub poczynienia odpowiednich zmian.

Minister Robót Publicznych: *Pruchnik.*

43. Tymczasowe przepisy budowy i utrzymania mostów drogowych zatwierdzone przez Ministra Robót Publicznych 4.III.1920 r. Nr. 6342—IV—4—213.

Streszczenie.

Przepisy te zawierają:

1. Postanowienia ogólne.
2. Obciążenia i siły zewnętrzne.
3. Przepisy szczegółowe co do mostów drewnianych, drewnianych przyczółków, jarzm i izbic.
4. Przepisy szczegółowe co do mostów żelaznych.
5. „ „ co do mostów betonowych i żelazo-betonowych.
6. „ „ co do mostów kamiennych oraz kamiennych przyczółków i filarów.
7. Obciążenie gruntów,
   oraz tymczasowe przepisy dotyczące
   A. Cementów i dodatków hydraulicznych.
   B. Prób wytrzymałości betonu.
   C. Żelaza budowlanego.

Powyższe przepisy wydane są przez M.R.P. w oddzielnej broszurze, którą można nabyć w handlu księgarskim.

44. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 9 lutego 1921 r. Nr. XIII-21 w przedmiocie podziału dróg na kategorje w związku z budową mostów drogowych.

Wyjaśniając par. 2 rozdz. 1 Tymczasowych przepisów budowy i utrzymania mostów drogowych, zatwierdzonych dn. 4 marca 1920 r. za № 6352, IV-213 w odniesieniu do art. 1 Ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 grudnia 1920 r. zarządza się co następuje:

1) za drogi pierwszorzędne (par. 2a Tymczasowych przepisów) uważać należy drogi państwowe (art. 1 poz. 1 Ust. drogowej), oraz główne ulice miast wyłączonych z powiatów.

2) Za drogi drugorzędne (par. 2b Tymczasowych przepisów) drogi wojewódzkie i powiatowe (art. 1 poz. 2 i 3 Ust. drogowej), oraz ulice miejskie za wyłączeniem wymienionych w par. 1.

3) Za drogi trzeciorzędne (par. 2c Tymczasowych przepisów) — drogi gminne (art. 1 poz. 4 Ust. drog.) po za obrębem miast.

4) Kolejowe dojazdy należy dostosować do kategorji tych dróg, które dojazd łączy ze stacją kolejową.

W poszczególnych wypadkach może Ministerstwo Robót Publicznych zarządzić zbudowanie mostu klasy innej, niż wynika z powyższego podziału.

Minister: *G. Narutowicz.*

45. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 9 lutego 1921 r. Nr. XIII-41 w przedmiocie obliczania mostów drewnianych.

Z uwagi na konieczność budowy wielu mostów drewnianych, spowodowaną wypadkami wojennemi, jakoteż na pozostający w związku z temi zdarzeniami brak materjału drzewnego, pozwalam na czas przejściowy przy obliczaniu mostów drewnianych na obciążenie wałkiem parowym (par. 15 obciążenie 3, względnie 7 Tymczasowych przepisów budowy i utrzymania mostów drogowych, zatwierdzonych rozporządzeniem z dnia 4 marca 1920 r. № 6342-IV/4-213), przyjmować natężenie dopuszczalne o 20% wyższe od natężeń dopuszczalnych ustanowionych par. 30 poz. 3 Tymczasowych przepisów.

Minister: *G. Narutowicz.*

46. Rozporządzenie dodatkowe Ministra Robót Publicznych z dnia 24 czerwca 1922 r. Nr. XIII — 316 do „Tymczasowych przepisów budowy i utrzymania mostów drogowych", tyczące się wysokości dolnej krawędzi mostu nad poziomem wód w rzekach.

Zarządzam zmianę tekstu § 5 pozycji a) w ustępie pierwszym jak następuje:

a) Jeżeli most przekracza strumienie i małe rzeki dolna krawędź mostu winna być wzniesioną ponad najwyższy znany stan wody conajmniej 0.50 m., a jeżeli zachodzi obawa, że w czasie powodzi mogą płynąć pnie i inne przedmioty odstęp ten powinien wynosić 1.00 m. Niezależnie od powyższego warunku dolna krawędź ustroju niosącego mostu powinna wznosić się ponad najwyższy stan wody, przy którym jeszcze żegluga może się odbywać, na rzekach żeglownych 5.50 m., na rzekach tylko spławnych 2.50 m.,

a na kanałach żeglugi 4.50 m. ponad najwyższy stan wody w kanale, o ile innych wymagań nie postawią władze żeglugi w poszczególnych wypadkach.

Minister: *G. Narutowicz.*

47. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 18 lutego 1922 r. № XIII—54 w sprawie dostarczania do Państwowego Instytutu Geologicznego rezultatów wierceń i badań gruntów przy robotach budowlanych.

Do wszystkich Urzędów Ministerstwa Robót Publicznych.

Przedsiębrane przy sposobności wykonywania budowli drogowych i innych sondowania gruntów, przy pomocy świdrów górniczych przedstawiają bardzo doniosłe znaczenie dla poznania geologicznej budowy kraju.

Z tego względu na życzenie Państwowego Instytutu Geologicznego (Warszawa, pałac Staszyca) Ministerstwo poleca Dyrekcji zawiadomiać wprost ten Instytut o każdorazowych przedsiębranych sondowaniach i o terminach tych robót oraz przesyłać na zażądanie wiadomości, jak profile sondowań, próbki gruntu i skał, daty o napotkanych przy wierceniu poziomach wodonośnych i t. p.

To zarządzenie należy podać do wiadomości władz samorządowych z poleceniem stosowania go również przy robotach przez te władze prowadzonych.

Minister: w z. *Rybczyński.*

48. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych.

(Dz. Ust. R. P. Nr. 8/23 r. p. 51).

Na zasadzie art. 18 ustęp 6 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. Zarządy dróg publicznych zarówno państwowe jak samorządowe, zarządzające drogami publicznemi i obowiązane do obsadzenia dróg drzewami, winny ułożyć program szczegółowy stopniowego obsadzenia drzewami dróg, któremi zarządzają.

§ 2. Szczegółowe programy obsadzenia dróg winny wykazywać: 1) istniejący stan zadrzewienia dróg (ilość istniejących drzew i krzewów na każdym kilometrze, gatunek, wiek i stan); 2) projekt przeprowadzenia zadrzewienia wszystkich dróg, administrowanych przez dany zarząd drogowy ze wskazaniem okresu, w ciągu jakiego zadrzewienie ma być przeprowadzone, z podaniem gatunków drzew, źródeł, skąd mają być brane sadzonki i sposobu pokrycia kosztów i 3) projekt organizacji utrzymania posadzonych drzew.

§ 3. Programy obsadzenia dróg samorządowych ułożone przez samorządowe zarządy drogowe, winny być przedstawione w ciągu roku od wydania niniejszego rozporządzenia do zatwierdzenia właściwym władzom nadzorczym; władze nadzorcze po zatwierdzeniu programu zadrzewienia dróg winny dopilnować jego wykonania.

Programy obsadzenia dróg państwowych winny być zatwierdzone przez właściwe województwa (okręgowe dyrekcje robót publicznych), które również czuwać winny nad ich wykonaniem.

§ 4. Zarządy drogowe winny porozumiewać się z przełożonymi szkół w celu urządzenia w okresach sadzenia drzew uroczystości sadzenia drzew („świąt sadzenia drzew"). Takie porozumienie winno mieć miejsce tam, gdzie pociągnięcie szkół do udziału w obsadzeniu dróg drzewami jest możliwe ze względu na warunki miejscowe i pożądane ze względu na popularyzowanie akcji obsadzania dróg.

§ 5. Samorządowe zarządy drogowe przedstawiają właściwym władzom nadzorczym, a państwowe zarządy drogowe województwom (okręgowe dyrekcje robót publicznych) roczne sprawozdanie, wykazujące ilość istniejących drzew przydrożnych, ilość usuniętych, ilość posadzonych, ilość zniszczonych, lub uszkodzonych przez szkodników w okresie sprawozdawczym.

§ 6. Obowiązek sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych ciąży na zarządach drogowych z wyjątkiem tych wypadków, gdzie wzdłuż dróg gminnych nie został ustanowiony pas 75 cm. szerokości za rowem, wolny od uprawy w myśl art. 11 powołanej ustawy z dnia 7 października 1921 r.; w tym wypadku obsadzanie tych dróg za rowami, o ile zostanie ustalone programem właściwego zarządu drogowego, należy do obowiązku właścicieli gruntów przydrożnych, którzy winni stosować się do wskazówek zarządu drogowego.

§ 7. Zarządy drogowe mają prawo we własnym zakresie działania zarządzić usunięcie tylko pojedyńczych drzew uschłych, uszkodzonych lub grożących bezpieczeństwu komunikacji drogowej.

Usuwanie całych grup (alei) drzew przydrożnych może nastąpić tylko za zezwoleniem Ministerstwa Robót Publicznych względem dróg państwowych i wojewódzkich, związku samorządowego, a w braku jego, wojewody—względem dróg samorządowych.

§ 8. Koszty obsadzenia dróg pokrywać winny zarządy drogowe, obowiązane do budowy i utrzymania odnośnych kategorji dróg z kredytów przewidzianyóh na ten cel w budżetach.

§ 9. Uszkodzenia drzew przydrożnych, umyślne lub z niedbalstwa, jak wyrywanie sadzonek, palików, obdzieranie kory, ścinanie i łamanie gałęzi, strącanie lub zrywanie owoców przez osoby nieupoważnione karane będzie wedle przepisów rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) grzywną do 100.000 mk. lub aresztem do 2 miesięcy. Oprócz tego winni obowiązani będą wynagrodzić wyrządzoną szkodę właściwemu zarządowi drogowemu.

§ 10. W razie niewykonania przez zarządy drogowe, względnie przez właścicieli przydrożnych gruntów (§ 6) obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia województwa mają co do zarządów drogowych państwowych wdrożyć odpowiednie dochodzenia i pociągnąć winnych opieszałego traktowania sprawy do odpowiedzialności dyscyplinarnej, co zaś do zarządów drogowych samorządowych, na podstawie ust. 3 art. 18 powołanej ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. № 89, poz. 656) wyższe instancje związków samorządowych, względnie województwa mogą wdrożyć odpowiednie środki przymusowe przez wstawienie do budżetu odpowiednich sum na wykonanie niezbędnych robót, lub też zarządzić wykonanie tych robót na koszt opieszałego lub niedbałego zarządu drogowego.

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

Minister Robót Publicznych: *Łopuszański.*

49. Przepisy dotyczące obsadzania dróg drzewami wydane przez Ministra Robót Publicznych (Monitor Polski Nr. 25|23 r.).

Celem wykonania rozporządzenia z dnia 30 grudnia 1922 r. w przedmiocie sadzenia i utrzymywania drzew przydrożnych na drogach publicznych wydaje się następujące przepisy, dotyczące obsadzania dróg drzewami:

ROZDZIAŁ I.

Dobór drzew nieowocowych.

1) Drzewa przydrożne powinny nietylko zdobić drogę, znaczyć ją w nocy i w zadymki śniegowe, ochraniać przechodniów od skwaru, ale także przynosić pożytek.

2) Najlepszą wskazówką, jakie drzewa będą odpowiednie na pewną drogę, są te drzewa, które rosną bujnie i zdrowo w okolicy.

3) W ziemiach żyznych należy sadzić:

a) lipy (krymską, drobnolistną i wielkolistną — Tilia euchlora), ten gatunek skąpo kwitnie (paroifolia i platyphyles), klony (jawor i platanowy — Acer pseudoplatanus i platanoides), dęby, które jednak rosną wolno, ale są wieczyste (szypułkowy, szkarłatny, czerwony — Quercus pedunculata, coccinea, rubra), rzadziej wiązy (ulmus), graby (carpinus). Kasztany (Aesculus) udają się dobrze zwykle, jednak poprzednio wymienionym gatunkom należy dać pierwszeństwo, jako pożyteczniejszym.

W ziemiach wapiennych i skalistych, głównie na pochyłościach gór i na Podhalu buki (Fagus silvatica) i dęby.

5) W ziemiach lekkich: akacje czyli grochowniki (Robinia pseudoacacia) a w piaskach brzozy (Betula alba).

6) W ziemiach wilgotnych: olszę błotną (Alnus glutinosa), dąb błotny (Quercus palustris), jesion (Fraxinus excelsior) i wierzby (złotuchę i białą oraz laurową — (Salix alba vitellina, alba laurifolia) oraz wierzbę (Salix daphnoides).

7) Topole udają się w każdej ziemi prócz głębokich piasków. Najprzydatniejsza na drogi jest berlińska (Populus hybrida berolinensis).

8) Przy drogach wązkich można sadzić dzrzewa mniejsze: jarzębiny (Sorbus Aucuparia), głogi (Crataegus monogyna) nawet szczepione, z kwiatem pełnym (C. m. fl. pleno alba rosea coccinea) i klon tatarski (Acer tataricus).

9) Drzewa iglaste tylko na pasach należących do drogi nie w mniejszej niż 3 metrowej szerokości od pola (za rowem) tam, gdzie trzeba drogi bronić od zasypywania piaskiem lub śniegiem: na ziemiach suchych — sosna czarna i smołowa — Pinus nigra i rigida; na ziemiach wilgotnych: świerk zwykły — Picea excelsa, w lekkich i piaszczystych: świerk kolący — Picea pungens, w ziemiach skalistych — jodła — Abies pectinata.

ROZDZIAŁ II.

Drzewa owocowe przy drogach.

1) Drzewa owocowe sadzi się przeważnie w okolicach, obfitujących w sady.

2) Sadzić się powinno drzewa owocowe, o ile można za rowem. Drzewa owocowe przydrożne, sadzone na koronie, muszą mieć koronę wzniesioną przynajmniej na 2,5 m. od ziemi.

3) Grusza sadzi się co 10 m. na gruntach żyznych (gdzie sieją pszenicę, buraki), niezbyt wilgotnych i na piaszczystych, pod któremi nie głębiej, niż na 1,5 m. jest glina.

4) Jabłonie sadzi się co 10 m. w ziemiach wilgotnych (nie mokrych, na madach i próchnicach nad rzekami i jeziorami i wogóle, gdzie są bujne sady jabłoniowe.

5) Czereśnia sadzi się na takich ziemiach, na jakich grusze, co 10 m. Na wschód od Warszawy czereśnie silnie przemarzają w ostre zimy.

6) Śliwy sadzi się co 6 do 8 m. w gruntach wilgotnych (nie mokrych), głównie węgierki zwykłe.

7) Podobnież sadzi się wiśnie, co 6 — 8 m. w gruntach lekkich i piasczystych.

8) Na ziemiach wapiennych i skalistych można sadzić orzechy włoskie, co 15 m. w ciepłych okolicach kraju.

9) Wybór odmian drzew należy uskutecznić przy uwzględnieniu warunków miejscowych. Przepisy o sadzeniu i t. d. ogólne odnoszą się i do drzew owocowych, ale te ostatnie wymagają staranniejszej opieki, obrony od szkodników, zasilenia i umiejętnego obejścia się z owocami*).

ROZDZIAŁ III.

Gdzie sadzić.

1) Drzewa liściaste można sadzić na samej koronie drogi, o ile ona ma nie mniej, niż 7 m. szerokości. Wtedy sadzi się je na 0,3 m. od brzegu korony, zabezpieczając od uszkodzeń odpowiedniemi odbojami (dużemi kamieniami lub palami mocno wkopanemi w ziemię). Drzewa takie powinny mieć pnie wysokie do

*) Jako treściwy podręcznik do tego może posłużyć książka E. Jankowskiego p. t. „Sad przy Chacie", wyd. VIII.

korony na 2 m. Z czasem, gdy się rozrosną i będą ruchowi na drogach przeszkadzały, podkrzesać należy ich korony jeszcze wyżej.

2) O ile droga jest węższa w koronie, niż 7.0 m., drzewa powinny się znaleźć za rowami, na pasie przydrożnym. Przy drogach węższych w koronie, niż na 8 m., lepiej jest sadzić drzewa mijanego, t. j, nie na wprost siebie, tylko na wprost środka przerw względem przeciwległego rzędu.

3) Drzewa liściaste większe sadzi sie co 10 m., mniejsze zaś oraz iglaste (jarzębiny, głogi i t. p.) co 6 m., jednak akacje i brzozy można sadzić co 8 m.

4) Przy wązkich drogach (węższych w koronie niż 6 m,) sadzi się drzewa mniejsze (lub owocowe) jednym rzędem, od strony południowej lub zachodniej, zależnie od kierunku drogi, co 8—10 m.

5) Jeżeli przy szerokiej drodze są pasy ziemi od strony sąsiednich pól, najmniej na 3 metry szerokie, można niezależnie od drzew przy brzegu korony drogi posadzić drzewa na tych pasach w odległości 1,50 m. od rowu, wybierając na ten cel drzewa mniejsze lub iglaste.

6) Na drogach z płaskiemi ściekami (przekrój dróg amerykański) drzewa niezależnie od szerokości drogi należy sadzić za ściekami w odległości 0,3—0,4 m. od brzegów ścieków.

7) O ile wzdłuż dróg przechodzą linje telegraficzne, telefoniczne lub przewodniki elektryczne, zarządy drogowe winny dążyć do tego: aby, gdy droga posiada szerokość 7,0 m. i więcej, linje przewodów umieszczane były poza rowami, a droga obsadzona była drzewami na koronie; o ile droga ma szerokość mniejszą niż 7,0 m., zarządy drogowe powinny dążyć do tego, aby linje przewodów przechodziły po brzegu korony, a drzewa posadzone były za rowami. Stopniowe przenoszenie linji przewodników napowietrznych odbywać się winno w porozumieniu odnośnych zarządów drogowych i instytucji zarządzających linjami przewodników.

ROZDZIAŁ IV.

Sadzenie.

1) Do sadzenia drzew wykopuje się doły na 0,75 m. szerokie i głębokie (w ziemiach piasczystych szersze, w wilgotnych płytsze od 0,25 do 0,3 m.). Ziemię w nich zwierzchnią, żyźniejszę (ciemnej barwy) wyrzuca się na jedną stronę, jałową (jaśniejszą) na drugą. Zaprawę zasypuje się tuż przy dole, używając na ten cel skroba-

nek (zgarnięte błoto) z dróg bitych. W piaskach dowozi się gliny zwietrzałej i próchnicy (prósz torfowy), razem po koszu ćwierćkorcowym na każdy dół. Dodatek popiołu drzewnego lub też soli potasowej (1|4 do 1|2 kg.) i tomasówki (0,5 kg. do 1 kg.) oraz siarczanu amonu (po 1|2 kg.) jest pożądany i proszki te miesza się z ziemią lepszą.

2) Przed sadzeniem na tydzień zasypuje się doły ziemią żyźniejszą na spód, jałową — wyżej, pozostawiając jednak dołek, o tyle obszerny, żeby się w nim korzenie wygodnie zmieściły. Wbija się też w środek dołku (na linji sadzenia) palik 0,1 m. średnicy dolnej, opalony na wysokość 0,5 m., żeby w ziemi nie zgnił prędko, a długi tak, jak pień drzewa nad ziemią.

3) Drzewa przydrożne liściaste winny mieć pnie proste o wysokości przynajmniej 2 metrów od korony. Grubość pnia mierzona na wysokości 1 metra nad ziemią wynosić powinna dla drzew owocowych i mniejszych dzikich 8—10 cm. w obwodzie, dla drzew dzikich większych 10—20 cm. w obwodzie.

Korzenie winny być dobrze rozwinięte, drzewo winno być wykopane starannie bez nadmiernie poszarpanych krótkich korzeni. Korzenie uszkodzone należy przyciąć ostrym nożem. Drzewa iglaste winny być parokrotnie szkółkowane i sadzone na miejscu z bryłą ziemi. Powinny mieć wysokość przynajmniej 1,0—1,5 (5—10 letnie).

4) Najlepsza pora sadzenia — październik, ostatecznie do połowy listopada. Akacje, brzozy, klony i drzewa iglaste sadzi się jednak na wiosnę, wkrótce po zupełnem rozmarznięciu ziemi.

Sadzenie topoli i wierzb odbywa się na wiosnę przez wkopywanie kołków odpowiedniej grubości naciętych z żywych gałęzi tych drzew i uprzednio namoczonych. Topoli nie należy sadzić przy drogach, w miejscach, gdzie mogą one wyrządzać dotkliwą szkodę przez wyjałowienie uprawnej roli.

5) Sadzić trzeba tak, żeby po opadnięciu ziemi w dołach nasady korzeni znalazły się tuż przy poziomie gruntu. U drzew zarowem rosnących mogą one nawet wystawać cokolwiek ponad ziemią, ponieważ będą przysypywane skrobankami z drogi; zbyt wysokie jednak obsypywanie (ponad 0,05 m.) jest szkodliwe.

6) Przy panujących u nas wiatrach południowo-zachodnich należy sadzić przy palu nieco ku stronie tych wiatrów pochylonym.

7) Korzenie zaprawą obsypać, dół do reszty ziemią zapełnić,

tworząc z niej naokoło drzewa kopczyk przy sadzeniu jesiennem a miskę — przy wiosennem.

Ziemię pomiędzy korzeniami doskonale obcisnąć trzonkiem szpadla. Na wiosnę po zasadzeniu podlać zaraz wodą obficie, a gdyby się korzenie obnażyły, ziemią je obsypać. O ile wiosna jest sucha, podlać powtórnie przed połową maja.

8) Po zasadzeniu przywiązać drzewo do palika u samej góry słomą, a w początku czerwca, gdy osiądzie nitkami wierzbowemi raz w środku i raz u góry, nie w ósemkę, lecz wprost, okręcając niemi drzewo i palik. Po 2—3 latach, gdy się drzewa dobrze już zakorzenią, paliki usunąć.

9) Drzewa, które się nie przyjęły, zastąpić innemi zaraz na jesieni lub w roku następnym, zależnie od właściwej im pory sadzenia.

10) Kopczyki w jesieni usypane na wiosnę rozrzucić i porobić około drzew miski (zagłębienia, chwytające wodę deszczową).

ROZDZIAŁ V.

Utrzymywanie drzew.

1) Zarządy drogowe winny roztoczyć nad drzewami przydrożnemi ciągłą i staranną opiekę: w tym celu technicy i dozorcy drogowi oraz dróżnicy winni być praktycznie obznajmieni z pielęgnowaniem drzew; pożądane jest, aby Dyrekcje Okręgowe Rob. Publ. urządzały perjodyczne krótkie kursy ogrodnicze pod kierunkiem doświadczonych ogrodników.

2) Drzewa winny być zabezpieczone od uszkodzenia kołami wozów, za pomocą odbojów, t. j. krótkich a mocnych pali (wysokości 0,8 m. nad ziemią) lub słupków kamiennych, lub dużych kamieni, wkopanych w ziemi ukośnie od strony drogi.

Od ogryzania zabezpiecza się drzewa, dopóki kora na nich nie stanie się chropowatą, obstawiając pnie tarniną lub jałowcem, gałęzie te przywiązuje się naokoło pnia witkami wierzbowemi.

3) Wycinać gałęzie ma prawo tylko zarząd drogowy; o ile obcięcie gałęzi potrzebne jest ze względu na przewody elektryczne, wykonać je może za zgodą odnośnego zarządu drogowego zarząd instytucji, do której należą przewody, winien przy tem zastosować się do wskazówek zarządu drogowego.

Obcinanie gałęzi drzew stanowiących własność właścicieli

przydrożnych gruntów uskuteczniają ci właściciele podług wskazówek odnośnego zarządu drogowego.

W koronie wycina się gałęzie krzyżujące się (te z nich, które są skierowane do środka) suche oraz nadłamane, aż do miejsca zdrowego. Im wcześniej się to zrobi, tem mniejsze będą rany zadane. Cięcia trzeba robić ostremi tasakami lub piłkami, nacinając zrazu od spodu, a potem z wierzchu, żeby się gałąź z korą nie odarła. Wilczki, t. j. gałęzie, wychodzące u stóp drzewa lub z guzów na pniu, wycina się gładko. Najlepiej jest ciąć drzewa od połowy lutego do końca marca.

4) Konary zbyt daleko sięgające lub zanadto cieniujące drogę, można skracać. Również można koronę podnieść wyżej, odejmując dolne gałęzie.

5) Starzejące się drzewa można odmłodzić na wiosnę, skracając wszystkie gałęzie korony o trzecią część.

Dobrze jest jednocześnie zasilić te drzewa odmłodzone polewką z siarczanu amonu, soli potasowej i superfosfatu, rozpuszczonych w wodzie. Płyn ten pożywny nalewa się w otwory, zrobione w ziemi drągiem żelaznym pod zakończeniami gałęzi. Odmładzanie i zasilanie robi się w początkach marca po rozmarznięciu ziemi.

6) Rany, mające średnicy 0,8 lub więcej cm., zasmarowywa się możliwie szybko po ich zadaniu sadzami z pokostem, rozrobionemi na gęstą masę. Zamiast sadzy może posłużyć miałko utłuczony węgiel drzewny; może być również użyta glina z krowieńcem.

7) Miski naokoło drzew, w promieniu 0,5—0,6 m., okopuje się wcześnie na wiosnę i w lecie, utrzymuje w spulchnieniu, wolne od chwastów, przez kilkakrotne zmotykowanie. Jeżeli się skrobanki wyrzuca poza rów, a tam rosną drzewa, dobrze jest na wiosnę cały brzeg za rowem przekopać na 0,75 m. szeroko.

8) Doprowadzenie wody spływającej rynienkami (płytkiemi ściekami) do miski zrobionej z ziemi, u stóp drzewa, jest pożyteczne ponieważ taka woda zawiera części nawozowe, wyługowane z odchodów zwierząt przechodzących drogami.

9) Niszczenie szkodliwych owadów sposobami wskazanemi dla drzew owocowych jest pożądane również i dla innych drzew przydrożnych.

10) Gdyby stare drzewa przydrożne trzeba było usunąć, należy na 3—5 lat przedtem posadzić pomiędzy niemi, na połowie odstępów

drzewa zastępcze, ale możliwie innych gatunków, np.: po topolach lub wierzbach — akacje lub brzozy, po lipach — klony i t. p.

ROZDZIAŁ VI.

Żywopłoty.

1) Żywopłoty robi się przy drogach dla obrony pól od przechodniów, lub też dla ochrony drogi od śniegów i zasypywania piaskiem, gdzie to jest potrzebne.

2) Odpowiednie rośliny na ten cel są: grab (Carpinus betulus), głóg (Crataegus, różne gatunki), wiśniośliwa (Prunus Mirabolana), akacja syberyjska (Caragana arborescens), rokitnik (Hippophae rhamnoides), róża dzika (Rosa Canina, Rosa Rubigina), ligustr (Ligustrum vulgare) (w okolicach kraju o klimacie nie ostrzejszym, niż warszawski) i inne. Z iglastych są do tego przydatne żywotniki (Thuja occidentalis) w okolicach cieplejszych i ziemi niezbyt wilgotnej oraz świerk pospolity (Picea excelsa) i świerk kolący (Picea pubgens).

3) Żywopłoty można urządzać tylko za rowem, od pola najlepiej w odległości 0,5—1 m.

4) Pod żywopłot przeregulować pasek ziemi na 0,5 m. szeroki, również na 0,5 m. głęboko, a rośliny 2-letnie sadzić na środkowej linji tego paska, jednym rzędem wczesną wiosną.

5) Sadzi się ligustr co 0,2, rokitnik co 0,3, głóg co 0,4, żywotnik co 0,8—1 m. i t. p.

6) Krzewy od trzeciej wiosny po posadzeniu przycina się z boku, tak, żeby żywopłot miał szerokości od 0,5 do 1 m.; wysokość odpowiednia będzie dla ligustru 1—1,5 m., dla głogu i rokitnika od 1,8—2 m., dla żywotników od 2—3 m. i t. d.

7) Jeżeli grunt przy drodze jest rozmaity, należy krzewy do niego dostosować.

8) Zaleca się zasilanie zapomocą nawozów mineralnych, powyżej wymienionych, rozsypywanych z obu stron żywopłotu, na wiosnę i przykopanych w ziemię.

Dawki mogą być niewielkie nawet, a już poskutkują. Stosujemy zasilanie, gdy przyrost świeży, roczny osłabnie (np. zejdzie poniżej 0,15 m.).

9) Niszczenie owadów szkodliwych potrzebne jest i na żywopłotach głogowych.

ROZDZIAŁ VII.

Przepisy końcowe.

1) Sadzonki drzew zarządy drogowe otrzymywać mogą bezpłatnie ze szkółek rządowych, prowadzonych przez rządowe leśnictwo lub zarządy dóbr państwowych.

Zlecenia na wydanie sadzonek zarządom drogowym wydają właściwe okręgowe Zarządy Lasów Państwowych, na wniesione do nich żądania Dyrekcji Okręgowych Robót Publicznych lub wydziałów wojewódzkich, lub powiatowych. Sadzonki winny być zamawiane zawczasu na kilka lat przed sadzeniem.

Niezależnie zarządy drogowe tam, gdzie zachodzą trudności w otrzymywaniu sadzonek od instytucji powołanych do prowadzenia szkółek drzewnych, mogą zakładać własne szkółki na działkach ziemi, należących do dróg. Wszelką możliwą pomoc okażą im Zarządy Okręgowe Lasów Państwowych. Wreszcie sadzonki mogą być nabywane przez zarządy drogowe w szkółkach zawodowych prywatnych, w których również należy je zamawiać na kilka lat przed zamierzonem sadzeniem.

Zamieszczony w przepisach wykaz drzew odpowiednich do obsadzania dróg nie jest bezwzględnie obowiązujący. W poszczególnych wypadkach wybór gatunków i odmian drzew dla obsadzania danej drogi może być ustalony przez zarządy dróg publicznych w porozumieniu z miejscowemi instytucjami fachowemi, państwowemi i społecznemi, jak z zarządami lasów, instytucjami ogrodniczemi, rolniczemi i t. p.

2) W celu wzbudzenia poszanowania posadzonych drzew przez ludność miejscową, a w szczególności przez dzieci, Dyrekcje Okręgowe Robót Publicznych winny odnosić się do właściwych władz szkolnych i duchownych, aby te zarządzały w szkołach powszechnych wykłady o poszanowaniu drzew przydrożnych i opiekowanie się niemi, oraz urządzenie stale na wiosnę i w jesieni w szkołach ludowych uroczystości sadzenia drzew przydrożnych na najbliższych od danej szkoły drogach. Święta te winny być urządzane w porozumieniu z zarządami drogowemi, które w umówionym terminie dostarczą sadzonek i instruktora.

Minister Robót Publicznych: *Łopuszański.*

V.

Rozporządzenia wydane w czasie druku książki.

50. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dnia 7.III. 1923 r. Nr. XI—2578|22 r. o ustanowieniu nazw Zarządów drogowych.

Do Województw Okręgowych (Dyrekcyj Rob. Publ.).

w Warszawie, w Łodzi, w Kielcach, w Lublinie, w Białymstoku, w Nowogródku, w Brześciu Litewskim, w Łucku, w Krakowie, w Lwowie. Do Województwa Stanisławowskiego (Okr. Dyr. Rob. Publ. we Lwowie), Do Województwa Tarnopolskiego (Okręg. Dyr. Rob. Publ. we Lwowie), Do Województwa Poznańskiego (Wydział Rob. Publ.) w Poznaniu, Do Województwa Pomorskiego (Wydział Rob. Publ.) w Toruniu, Do Delegata Rządu dla Ziemi Wileńskiej.

Wobec postanowienia art. 8 i 9 ustawy z dn. 21.IX r. u. w przedmiocie ochrony tytułu inżyniera (Dz. U. R. P. Nr. 90|22 r. p. 823), będącego stopniem akademickim, zarządza się:

Zaniechać dotychczas używanego tytułu „inżynier powiatowy“ i zastąpić go wzamian nazwą — „Kierownik . . . . . zarządu drogowego“ względnie „Zastępca kierownika . . . . . zarządu drog“.

Przed słowem „. . . . . Zarządu“ należy celem dokładniejszego określenia zawsze dodawać rodzaj tego zarządu t. j. „państwowego“, „wojewódzkiego“, „powiatowego“, „miejskiego“, przyczem 3 ostatnie określenia odnoszą się do zarządów samorządowych.

Zarządzenie to należy odnośnie do zarządów państwowych wykonać bezzwłocznie oraz podać do wiadomości wszystkich samorządów i przestrzegać, by tak ze strony tych ostatnich jakoteż i ze strony przedsiębiorstw prywatnych były ściśle przestrzegane postanowienia powołanej na wstępie ustawy w przedmiocie tytułu inżyniera.

Minister: *Łopuszański.*

51. Okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 16 lutego 1923 r. Nr. XI 1326/22 r. w sprawie wynagrodzenia niższych funkcjonarjuszów służby drogowej.

Do wszystkich Urzędów Wojewódzkich
(Dyrekcyj Okręgowych Robót Publicznych).

Zauważyłem, że załatwianie spraw dotyczących stosunków służbowych, a zwłaszcza wynagrodzenia państwowej niższej służby drogowej nie zawsze jest zgodne z obowiązującemi przepisami.

Polecam przeto stosować się do następujących wskazówek:

Gdzie państwowe zarządy drogowe utrzymają kadry *stałej* państwowej niższej służby drogowej t. j. *stałych* dozorców drogowych (drogomistrzów), dozorców mostowych i dróżników, stosować należy do nich przepisy zawarte w ustawie z dzia 17-go lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej (Dz. U. R. P. № 21 poz. 164) oraz noweli (Dz. U. R. P. № 67 poz. 606) i w ustawie z dnia 17-go lutego 1922 r. o organizacji władz dyscyplinarnych i postępowaniu dyscyplinarnem przeciwko funkcjonarjuszom państwowym (Dz. U. R. P. № 21 poz. 165) i noweli (Dz. U. R. P. № 65, poz. 582), oraz odnośnie do ich wynagradzania, przepisy zawarte w ustawie z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu urzędników i niższych funkcjonarjuszów państwowych (Dz. U. Rz. P. № 65, poz. 429) oraz w rozporządzeniu Prezydenta Ministrów i Ministra Skarbu w powyższej sprawie z dnia 5 sierpnia 1920 r. (Dz. U. R. P. № 77 poz. 520).

Na wypadek jeżeli funkcjonarjusz drogowy korzysta z mieszkania służbowego lub z parceli gruntowej odpowiedniej pod uprawę, wówczas z uposażenia mającego się wymierzać na zasadzie wymienionych wyżej przepisów, potrącać należy opłaty należące się Skarbowi Państwa, po myśli rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 sierpnia 1921 r. o ustaleniu opłat za mieszkania zajmo-

wane przez funkcjonarjuszów państwowych w gmachach państwowych, lub przez Państwo wynajętych (Dz. U. R. P. № 81 poz. 558).

Na wypadek, jeżeli funkcjonarjuszom drogowym pozostawia się użytkowanie trawy na rowach przydrożnych lub gruntach stanowiących własność drogi, odnośne opłaty winny być normowane przez zarządy drogowe, odpowiadające za ich ściąganie.

Równocześnie zwraca się uwagę na postanowienia art. 116 wyżej wymienionej ustawy z dnia 17 lutego 1922 r. o państwowej służbie cywilnej, z których wynika, że funkcjonarjusze państwowi w ciągu dwóch lat od wejścia w życie wymienionej ustawy nie mogą być ustaleni bez zgody Prezesa Rady Ministrów i Ministra Skarbu i mogą być w ciągu tych dwóch lat zwalniani z zastrzeżeniami w tej ustawie przewidzianemi.

Inaczej przedstawia się sprawa z personelem kontraktowym tam, gdzie zarządy drogowe obok stałej niższej służby drogowej utrzymują także personel kontraktowy, lub utrzymują wogóle tylko personel kontraktowy. Tak stosunki służbowe, jak i wynagrodzenia niższej służby drogowej kontraktowej reguluje się w drodze umowy prywatno-prawnej, w zależności od miejscowych warunków i płac zarobkowych. Przy określaniu warunków służbowych personelu kontraktowego uważa się za możliwy i w wielu wypadkach za zasługujący na rozpowszechnienie, wypraktykowany już system „premjowy“ wynagradzania dróżników (na zasadzie specjalnych mów), polegający na tem, że dróżnicy otrzymują stałe wynagrodzenie dość niskie (np. w wysokości połowy normalnych płac pierwszego lub drugiego stopnia płac niższych funkcjonarjuszów państwowych przewidzianych w ustawie z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu urzędników i niższych funkcjonarjuszy państwowych (Dz. U. № 65, poz. 429), a za wykonane roboty na drodze otrzymują wynagrodzenie akordowe (od wymiaru) podług specjalnego cennika, regulowanego w miarę wzrostu lub spadku cen robocizny. Ustalone cenniki winny być komunikowane M.R.P. oraz sąsiednim województwom. System premjowy daje możność lepszego wykorzystania niższej służby drogowej i zmuszenia do intensywnej pracy, z drugiej strony — przy pracowitości pracowników — daje im lepsze warunki materjalne.

Również, o ile ze względu na miejscowe warunki jest to celowe, można stosować t. zw. system „patrolowy“ polegający na tem, że powiększa się ilość dozorców drogowych (drogomistrzów) dając im odcinki dróg o długości zależnej od intensywności ruchu

na nich i ilości wykonywanych robót, a roboty przy utrzymaniu dróg wykonuje się przez robotników dziennych. System ten, przy którym drogi nie mają stałych stróży, jakimi są dróżnicy, należy stosować w tych okolicach, gdzie gminy i policja państwowa zabezpieczają dostatecznie przestrzeganie przepisów porządkowych na drogach publicznych.

W obecnym okresie przejściowym gospodarki drogowej aż do czasu powstania samorządu w pełnym jego zakresie, przewidzianym przez Ustawę Konstytucyjną, i do czasu objęcia przez ten samorząd gospodarki drogowej w zakresie przewidzianym przez ustawę drogową z dnia 10.XII.1920 r. Ministerstwo poleca przyjmować funkcjonarjuszów drogowych w charakterze pracowników kontraktowych. Dopiero po objęciu przez samorząd jego funkcyj w gospodarce drogowej będzie można ustalić etat stałych państwowych funkcjonarjuszów drogowych.

W końcu zauważa się, że sposób wynagradzania samorządowych niższych funkcjonarjuszów drogowych należy do kompetencji właściwych związków samorządowych.

Stosuje się zarówno do funkcjonarjuszów samorządowych pracujących na drogach samorządowych, jak do funkcjonarjuszów samorządowych pracujących na drogach państwowych, administrowanych przez samorządy (np. na drogach państwowych w b. zaborze pruskim lub na drogach państwowych w województwach Warszawskiem, Łódzkiem, Kieleckiem, Lubelskiem i Białostockiem w tych powiatach, w których sejmiki powiatowe administrują drogami państwowemi.

Minister: *Łopuszański.*

52. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych o upoważnieniu Wojewodów do udzielania koncesyj na ruch samochodowy z dnia 28 grudnia 1922 r. № XI—2871.

Do pana Wojewody (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych) w Warszawie, Lublinie, Łodzi, Kielcach, Białymstoku, Łucku, Nowogródku, Brześciu n|B, do pana Delegata Rządu na ziemię Wileńską w Wilnie, do pana Komisarza Rządowego m. st. Warszawy w miejscu.

W związku z §§ 1 i 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29.I 1921 r. w przedmiocie tymczasowych przepisów o udzielaniu

pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe (D. U. R. P. № 14/21 r., poz. 88) oraz rozporządzenia z dnia 26.V.1922 r. o rozciągnięciu mocy tych przepisów na województwa: Nowogródzkie, Poleskie, Wołyńskie i na Ziemię Wileńską (D. U. R. P. № 45/22 r., poz. 378 i 379), upoważniam Pana Wojewodę (Pana Komisarza Rządowego miasta stoł. Warszawy) (Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych) do udzielania od 1 stycznia 1923 roku pozwoleń na rzeczone przedsiębiorstwa z równoczesnym zatwierdzeniem rozkładów jazdy i opłat przewozowych.

Przy udzielaniu pozwoleń należy stosować się do postanowień powyższych rozporządzeń Rady Ministrów oraz w zezwoleniach koncesyjnych umieszczać również i te warunki, jakie dotychczas były podawane przez Ministerstwo Robót Publicznych.

O wydanych zezwoleniach w każdym półroczu należy przedkładać Min. Rob. Publ. nie później jak każdego 10 lipca i 10 stycznia półroczne wykazy statystyczne obejmujące następujące dane:

1) imię i nazwisko przedsiębiorcy względnie nazwę firmy;

2) miejsce siedziby przedsiębiorstwa;

3) rodzaj komunikacji (samochodowa czy zaprzęgowa, osobowa czy towarowa lub towarowo-osobowa);

4) linje kursów i długości w km.;

5) wysokość ostatnio zatwierdzonej opłaty przewozowej (od osoby-kilometra i kilograma-kilometra).

6) data wpłynięcia podania petenta oraz data i liczba wydanego zezwolenia.

Jednocześnie wyjaśnia się, że dla przedsiębiorstw przewozowych, których linje komunikacyjne przekraczają obszar jednego województwa, udziela pozwolenia to województwo, na obszarze którego znajduje się siedziba danego przedsiębiorstwa, jednak tylko na podstawie przychylnej opinji tych województw (Okręgowych Dyrekcyj Robót Publicznych), na których obszarze działania mają być dane linje komunikacyjne uruchomione.

Zezwolenia dla przedsiębiorstw, których zakres zarobkowania ogranicza się tylko do terytorjum wielkiego miasta Warszawy i które mają swoją siedzibę w obrębie tego terytorjum udziela zezwolenia Komisarjat Rządu miasta Warszawy, natomiast dla przedsiębiorstw, które mają wprawdzie siedzibę w obrębie miasta jednakże zarobkują na linjach leżących na terenie Województwa udziela zezwolenia Województwo Warszawskie (Okr. Dyr. R. P.). W takich wypadkach należy równocześnie z wydaniem koncesji odpis zezwo-

lenia koncesyjnego przesłać do wiadomości zainteresowanym Województwom (Dyrekcjom), a w razie gdyby siedziba przedsiębiorstwa znajdowała się w m. st. Warszawie, to również i Komisarzowi Rządowemu m. st. Warszawy.

Nakoniec zaznacza się, że odnośnie do b. zaborów austrjackiego i pruskiego, udzielanie zezwoleń koncesyjnych na przedsiębiorstwa przewozowe na tych obszarach należy do kompetencji tamtejszych województw, od których winni petenci w każdym poszczególnym wypadku uzyskiwać oddzielne pozwolenia.

Za Ministra: *Rybczyński*, Podsekretarz Stanu.

SPIS RZECZY.

CZĘŚĆ PIERWSZA.

Rozdział I. Ustawy i dekrety.

		Str.
1.	Organizacja i zakres działania Ministerstwa Robót Publicznych	3
2.	Tymczasowe przepisy o zarządzie drogami kołowemi	5
3.	Ustawa o budowie i utrzymaniu dróg	7
4.	Ustawa o dostarczaniu środków przewozowych do robót drogowych	20
5.	Ustawa o ustaleniu sieci dróg państwowych na obszarach województw Nowogródzkiego, Poleskiego, Wołyńskiego i części Białostockiego	23
6.	Ustawa o przepisach porządkowych	26
7.	Ustawa tymczasowa o organizacji władz administracyjnych II inst. na obszarze b. Kongresówki	34
8.	Ustawa tymczasowa o organizacji władz administracyjnych II instancji na terenie b. Galicji i obszarach Spisza i Orawy	35
9.	Ustawa o unormowaniu stanu prawno-politycznego na obszarach przyłączonych do Polski na zasadzie pokoju Ryskiego	35
10.	Ustawa o ustaleniu sieci dróg państwowych na Ziemi Wileńskiej	36
11.	Ustawa o przystąpieniu Polski do Konwencji Międzynarodowej o ruchu samochodowym	37

CZĘŚĆ DRUGA.

Rozporządzenia i okólniki.

Rozdział II. Administracja drogowa.

1.	Rozciągnięcie mocy ustaw o dostarczaniu środków przewozowych i o budowie i utrzymaniu dróg na Ziemie Wschodnie	38
2.	Rozciągnięcie mocy ustawy o dostarczaniu środków przewozowych i ustaw o przepisach porządkowych na Ziemię Wileńską	39
3.	Rozciągnięcie mocy ustawy o dostarczaniu środków przewozowych, ustawy o budowie i utrzymaniu dróg i ustawy o przepisach porządkowych na obszar Spisza i Orawy	40

Str.

4. Rozciągnięcie mocy ustawy o budowie i utrzymaniu dróg na Ziemię Wileńską 40
5. Rozciągnięcie mocy ustawy o dostarczaniu środków przewozowych na obszar województw poznańskiego i pomorskiego . . 41
6. Statut organizacyjny Ministerstwa Robót Publicznych . . 42
7. Stosunek służbowy i zakres działania inżynierów powiatowych na Ziemiach Wschodnich 42
8. Zmiany w organizacji Urzędów województw poznańskiego i pomorskiego 43
9. O utworzeniu państwowych zarządów drogowych dla administracji drogami państwowemi i b. krajowemi na obszarze b. Galicji . 45
10. O kwalifikacjach samorządowej służby drogowej . . . 47
11. O kwalifikacjach państwowej służby drogowej 51
12. O stosunkach służbowych inżynierów drogowych w b. Kongresówce. 52
13. O stopniach płacy niższych funkcjonarjuszów drogowych . . 53
14. O oznakach służby drogowej 54
15. O legitymacjach służby drogowej 56
16. O ustaleniu sieci dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych . 58
17. Wykaz dróg wojewódzkich w województwach: Warszawskiem, Łódzkiem, Kieleckiem, Lubelskiem, Białostockiem, Krakowskiem, Lwowskiem, Stanisławowskiem, Tarnopolskiem i Pomorskiem . 62
18. Wykaz tymczasowy sieci dróg wojewódzkich w województwach Wołyńskiem, Poleskiem i Nowogródzkiem 67
19. O odcinkach dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych w obrębie miast 68
20. Rozporządzenie M. R. P. o spółkach drogowych . . . 72
21. Zasady administracji drogowej w okresie przejściowym do czasu powołania do życia samorządu wojewódzkiego . . . 79
22. O opłatach mytniczych 92
23. O środkach na budowę i utrzymanie dróg samorządowych . . 94
24. O sprzedaży bezużytecznego inwentarza i starych materjałów dróg państwowych 97

Rozdział III. Ruch na drogach.

25. O wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach 100
26. O wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach województwa Śląskiego . 101
27. O ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych . . 102
28. Wyjaśnienia do rozporządzenia o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych 131
29. O udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe . . 138
30. Rozciągnięcie przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe w województwach Nowogródzkiem, Poleskiem i Wołyńskiem i w części Białostockiego 141
31. Rozciągnięcie przepisów o udzielaniu pozwoleń na przedsiębiorstwa przewozowe na Ziemię Wileńską 141

Str.

32. O ruchu samochodów, motocykli i rowerów przez granice Rzeczypospolitej Polskiej 142
33. O odprawie bez ograniczeń środków lokomocji przez urzędy celne . 146
34. O wydawaniu tryptyków samochodowych przez Automobilklub Polski 147
35. O oznakach ostrzegawczych samochodowych 147
36. O ruchu tranzytowym między Polską i Wolnem miastem Gdańskiem a Niemcami 148

Rozdział IV. Przepisy techniczne budowy i utrzymania dróg.

37. Oznaczanie i kilometrowanie dróg 157
38. Kilometrowanie dróg (dodatkowe rozp.) 162
39. O wywłaszczaniu i zajmowaniu gruntów i materjałów do budowy i utrzymania dróg 162
40 i 41. O wywłaszczeniach dokonanych przez b. władze okupacyjne . 170
42. Tymczasowe przepisy projektowania dróg bitych 173
43, 44, 45 i 46. Tymczasowe przepisy budowy i utrzymania mostów . 179
47. O dostarczaniu do Państwowego Instytutu geologicznego rezultatów wierceń i badań gruntów przy robotach budowlanych . 181
48. Rozporządzenie o sadzeniu drzew przydrożnych 181
49. Przepisy (instrukcja) o sadzeniu drzew przydrożnych . . . 183

Rozdział V. Rozporządzenia wydane w czasie druku książki.

a. Administracja drogowa.

50. O ustanowieniu nazw zarządów drogowych 192
51. O wynagrodzeniu niższych funkcjonarjuszów służby drogowej . 193

b. Ruch na drogach.

52. Upoważnienie władz II instancji do wydawania koncesyj na ruch samochodowy 195

11709/I

BIBLJOTEKA
Państwowej Szkoły Przemysłowej
w Krakowie.

Kilometrowanie	Własność nieruchoma drogi					
	Powiat	Gmina	Miejscowość, wieś	№ parceli katastralnej		
				gruntu zajętego przez drogę (jezdnię, skarpy, rowy, pasy za rowami)	należących do drogi a zajętych przez kamieniołomy, cegielnie (klinkernie), drogi dojazdowe, zabezpieczenia wodne, budynki drogowe i t. p.	bocznych lanych leja w używan graf, tel niedaleh gminnyc cych do czątków łuków, z prze
I	II					
8						
48					724 droga do ka-	Droga
	AMOŚĆ	KYNICE	RYNICE	182	mieniołomu [1])	i
					780 kamienio-	

Sprzątził

W ..... dnia 192

Sprawdził

W ..... dnia 192

Rok 192....

Zarząd drogowy w .....

Droga .....

№ .....

.....

WYKAZ

STANU DROGI

NA CZĘŚCI

od km. ..... do km. .....

o długości .....

Sporządził

w ..... dnia ..... 192....

.....

.....

Sprawdził

w ..... dnia ..... 192....

.....

.....

Kilometrowanie	Własność nieruchoma drogi: Powiat	Gmina	Miejscowość, wieś	№ parceli katastralnej: gruntu zajętego przez drogę, jej pasy, skarpy, rowy, pasy za rowami	należących do drogi a zajętych przez: kamieniołomy, cegielnie (klinkernie), drogi dojazdowe, zabezpieczenia wodne, budynki drogowe i t. p.	WYSZCZEGÓLNIENIE: boczników dróg i ulic i ich kierunków, dozwalanych mostków na rowach; skrzyżowań z koleją w poziomie, górą lub dołem; przestrzeni używanych pod kolej, rurociągi, kanały, telegraf, telefony; znajdujących się przy drodze lub mieszczących się w obrębie dróg i kościołów, kaplic, urzędów gminnych, szkół, karczem, fabryk, wolno stojących domów i t. p., nazw rzek i potoków, początków i końców b. silnych spadków i ostrych łuków, wartych zabudowań, lasów, pastwisk, przejazdów w bród, przewozów i t. p.	Nawierzchnia: Szerokość drogi w koronie: Jezdni	Odcinki: okopane lub nieokopane rowami	brukowane, bite, dyliowane, gruntowe	Mosty: №	Rozpiętość w świetle między przyczółkami: ilość przęseł	Klasa obciążenia: szerokość użyteczna	Zabezpieczenia: Mury oporowe i podporowe: prawej, lewej	Bruki krawężniki ścieżki: prawej, lewej	Bruki rowy skarpy: prawej, lewej	Poręcze drewniane: prawej, lewej	Poręcze żelazne lub kamienne: prawej, lewej	Słupki zamiast poręczy drewniane: prawej, lewej	Słupki zamiast poręczy żelazne lub kamienne: prawej, lewej	Drzewa na poboczach owocowe: prawej, lewej	Drzewa na poboczach nieowocowe: prawej, lewej	Drzewa za rowami lub na skarpach własność funduszu drogowego owocowe: prawej, lewej	Drzewa za rowami lub na skarpach własność funduszu drogowego nieowocowe: prawej, lewej	Granicznik drewniane: prawej, lewej	Granicznik kamienne: prawej, lewej	Znaki drogowe drewniane: prawej, lewej	Znaki drogowe kamienne lub żelazne: prawej, lewej	Place składowe o powierzchni w m²: prawej, lewej	Uwagi Objaśnienia Odsyłacze
I	II					III	IV			V			VI					VII		VIII				IX		X		XI		XII
8							8.0																													
48					724 droga do kamieniołomu [1]	Droga do kamieniołomu na prawo	6.4																															1) Kontrakt nabycia przy № 380/09
	ZAMOŚĆ	KRYNICE	KRYNICE	182	780 kamieniołom [2]	i mostek [2])																														2) Czasowe posiadanie № 721/08
																																				3) Mostek z 5 rur betonowych 30/30 własność funduszu drogowego
56																		5	5		5	5		2	1		10	2								
9																																				4) 33 4) Plac składowy okopany rowami
24						Rów graniczny				212	210	1																								
25										3	1	7.6																								
15									biły 307 m dł																											5) 17 5) Plac składowy na 7 rurach betonowych 30/30 ułożonych w rowie
84						Droga gminna do Krasnobrodu na lewo [6])													5	5		5	5		7			3	4								5) 17
88						Droga polowa na prawo i mostek																																6) Mostek na rowie niepotrzebny
213 km.																																				
10				1050/3																																7) Pozwolenie na postawienie mostku i warunki przy № 38/18
20																																				
42					653 Zabezpieczenie wodne								18.0																								8) Drogowskaz
48													10)					5	5		5	5	1	2			3	6								9) Skarpa
30																																				10) Mur podporowy suchy
1																																				11) Szczegóły na str.
7																																				
15									bruk 27 m.dł																											
28																																				12) Warunki użycia grobli stawowej i utrzymania śluz przy № 1121/19
41						Rzeka Wieprz i staw po lewej			dylina mostu 26 m. dł	213	21.0	1									3	2		7			4	6								
54			WIEPRZÓW	1050/2		Grobla				1	5	6,6																								4) 33
60						Grobla ze śluzą [12])																															
83						Młynówka i młyn [12])			brukowany 44 m dł.	213	4.0	1																								13) Oprócz poręczy mostowych
2										2	1	6,6																								
27																																				
35																																				14) Kontrakt nabycia gruntów przy № 74/14
50																																				
64		TOMASZÓW			164 Domek [14])																															4) 33
		WIEPRZÓW			201/1 Ogród } Dróżnika																															15) Warunki urządzenia placu postoju przed karczmą wyjazdów i mostków przy № 74/21
					201/2 Pole }																															
70						Karczma „Wygoda“ wolno stojąca													5	4		5	4		1			5	3								
				1050/1		i mostek [15]) po lewej																															16) Pozwolenie na mostek i warunki przy № 1005/20
90						Mostek na plac postoju koło karczmy																															
3																																				
23						Droga do lasu na lewo i mostek [16])			biły 267 m. dł.																													
50																		5	5		5	5					5	4							4) 33
4																																				

Znaki drogowe				Place składowe o powierzchni w m²		Uwagi Objaśnienia Odsyłacze
drewniane		kamienne lub żelazne				
prawej	lewej	prawej	lewej	prawej	lewej	
X				XI		XII
		1				1) Kontrakt nabycia przy № 380/09
						2) Czasowe posiadanie № 721/08
						3) Mostek z 5 rur betonowych 30/30

Budowa dróg lądowych i wodnych

Drogi bite. Kolejki wązkotorowe.
Bruki miejskie. Regulacje rzek.

A. PRZYBYLSKI

BIURO TECHNICZNE

Warszawa, Marszałkowska 22, tel. 55-15.

Firma egzystuje od r. 1900-go.

Bracia Jenike, Inżynierowie

Wytwórnia dźwigników

Warszawa, Żórawia 12

Telefony: 29-64 i 220-00

Adres telegraficzny: „BRAJENIKE, WARSZAWA".

SPECJALNOŚĆ:

Dźwigniki, Karczowniki, | Liny stalowe, Łańcuchy.

TOWARZYSTWO

APROWIZACJI MIAST POLSKI I ZIEM WSCHODNICH

SP. Z OGR. ODP.

W WARSZAWIE.

Zrzeszenie miast Polski, mające na celu zaopatrywanie miast udziałowców w artykuły pierwszej potrzeby po cenach możliwie najniższych.

CENTRALA:

w Warszawie, przy ul. Hipotecznej Nr. 5, telef. 152-71, 242-47. Adres telegr. „Tampol".

ODDZIAŁY:

w Gdańsku, przy ul. Pfefferstadt Nr. 1, telef. 38-85. Adres telegr. „Tampol".

w Poznaniu, przy ul. Szymańskiego Nr. 10, telef. 26-68. Adres telegr. „Tampol".

we Lwowie, przy ul. Sykstuskiej Nr. 52. telef. 698. Adres telegr. „Tampol".

w Sosnowcu, przy ul. Dęblińskiej Nr. 11, telef. 153. Adres telegr. „Tampol".

w Nowo-Radomsku, przy ul. Kaliskiej Nr. 40, telef. 39. Adres telegr. „Tampol".

AGENTURA:

w Zdołbunowie, Adres telegr. „Tampol".

Otwierajcie Konta czekowe!

Uczestnictwo w obrocie czekowym

Pocztowej Kasy Oszczędności (P. K. O.)

uprawnia do

1) bezwłocznego podnoszenia dowolnych kwot w Kasach P.K.O. na podstawie czeków Kasowych,

2) rozrachunków z innymi uczestnikami obrotu czekowego P.K.O. za pomocą czeków przekazowych,

UWAGA. Czeki Kasowe i przekazowe P.K.O. wolne są od prowizji.

3) przesyłanie sum i kont czekowych osobom trzecim przez wszystkie urzędy pocztowe Rzeczypospolitej Polskiej,

UWAGA. Od czeków przekazowych pobierana jest prowizja w wysokości 4 pro mille od sumy przekazowej.

Wszystkie czeki P.K.O. wolne są od opłaty stemplowej. O każdej dokonanej wpłacie lub wypłacie właściciel konta jest bezzwłocznie zawiadomiony wyciągiem kontowym.

Wkłady na kontach czekowych P.K.O. są oprocentowane w stosunku 2% rocznie.

Uczestnicy obrotu czekowego są uprawnieni do posługiwania się listami kredytowemi P.K.O. które są najdogodniejszą formą akredytywy, umożliwiając bezzwłoczne podnoszenie dowolnych kwot w każdym urzędzie pocztowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Pocztowa Kasa Oszczędności

w Warszawie

Jasna 9 (gmach własny)

WPS–4.006

BIBLIOTEKA KOMUNALNA WENDEGO

POD REDAKCJĄ

Wł. Wakara, redaktora „Samorządu", *Inż. M. Wł. Nestorowicza,* Dyr. Dep. w Min. Rob. Publ., *Dra H. Le Bruna,* st. ref. Min. Zdr. Publ., *Wł. Korsaka,* Nacz. Wydz. Samorząd. Wojew. Warsz., *T. Hołówki,* Radnego st. m. Warszawy.

Bibljoteka komunalna ma na celu zadość uczynić tak bardzo odczuwającemu się brakowi literatury źródłowej, podręcznikowej i informacyjnej z zakresu gospodarki społecznej i samorządowej.

Ukazały się już w druku następujące prace:

1. *Inż. M. Wł. Nestorowicza.* Sprawa drogowa w Polsce.
2. *Inż. M. Wł. Nestorowicza.* Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych.
3. *W. Szymkiewicza.* Zbiór ustaw i rozporządzeń budowlanych.
4. *B. Markowski, Dr. J. Horszowski, Dr. B. Konopiński, M. Latoszyński, Dr. J. Strzeszewski.* (Praca zbiorowa). O skarbowości związków komunalnych.

Dalsze tomy obejmą następujące tematy:

W. Wakara. Zagadnienie samorządu w Rzeczypospolitej odrodzonej.

Dr. A. Pragiera. Finanse komunalne.

Inż. L. Jętkiewicza. Przedsiębiorstwa komunalne.

Inż. M. Prokopowicza. Sprawa meljoracyj w Polsce.

Arch. K. I. Jakimowicza. Sprawa mieszkaniowo-budowlana w Polsce.

Inż. B. Hummla. Rola samorządów w rozwoju komunikacyj lokalnych.

Dr. M. Różańskiego. Rola samorządu w sprawach rolniczych.

L. Ostaszewskiego. Rola samorządu w dziedzinie ubezpieczeń inwentarza i budynków.