

2) w e L w o w i e dla 46 powiatów wschodnich: po Rawę Ruską, Jarowów, Mościska, Sambor, Stary Sambor i Turkę włącznie.

Z chwilą utworzenia Okręgowych Dyrekcji robót publicznych zostaną zwinięte Sekcja Techniczna Namiestnictwa i Sekcja Odbudowy Osiedli we Lwowie, których personel wejdzie w skład tych Dyrekcji.

**Art. 2.** Do zakresu działania Okręgowych Dyrekcji robót publicznych należą po myśli art. 1 ustawy z 29 kwietnia 1919 r. Dz. Pr. P. P. № 39, poz. 283, sprawy budownictwa wodnego, budowy i utrzymania dróg i mostów, budowy, utrzymania i zarządu wszelkich budynków państwowych z wyjątkiem kolejowych, górniczych i strategicznych, regulacja i zabudowanie miast, wsi i zdrojowisk, kanalizacja i wodociągi, tudzież odbudowa osad zniszczonych przez wojnę i klęski elementarne.

Z zakresu działania Dyrekcji Okręgowych zostają wyłączone: regulacja i kanalizacja rzek żeglownych, budowa kanałów żeglownych, państwowa żegluga wewnętrzna oraz przedsiębiorstwa, obejmujące kilka okręgów (województw), które prowadzone będą przez osobne zarządy.

**Art. 3.** Okręgowym Dyrekcjom Robót Publicznych podlegać będą istniejące powiatowe urzędy techniczne dla utrzymania dróg i gmachów państwowych i krajowych, kierownictwa regulacji rzek nieżeglownych, publicznych przedsiębiorstw meljoracyjnych, zabudowań potoków górskich i zbiorników wody, sekcje konserwacji publicznych robót meljoracyjnych i ekspozytury budowlane.

**Art. 4.** Na czele okręgowej Dyrekcji robót publicznych stoi Dyrektor mianowany przez Ministra Robót Publicznych.

Organizację wewnętrzną Okręgowych Dyrekcji robót publicznych przeprowadzi Minister Robót Publicznych w granicach budżetu, oraz na podstawie etatu plac, i osób przez Sejm uchwalonego (art. 3 ustawy z 29 kwietnia 1919 r. Dz. Pr. P. P. № 39, poz. 283).

Przy nominacjach na stanowiska urzędnicze zastosowane będą tymczasowe przepisy służbowe dla urzędników państwowych z 11 czerwca 1918 r. Dz. Pr. № 6, poz. 13.

**Art. 5.** Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 14 dni po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Warszawa, dnia 19 kwietnia 1920 r.

Minister Robót Publicznych:

*Kędzior*

## 204.

### ROZPORZĄDZENIE

#### Ministra Kolei Żelaznych

w sprawie przepisów o kolejności przyjmowania nadawanych do wysyłania ładunków i wykonaniu planu przewozowego na zasadzie kolejności.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152) konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski

№ 82 z dnia 16 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zatwierdza się niżej wskazane przepisy o kolejności przyjmowania nadawanych do wysyłania ładunków i wykonaniu planu przewozowego na zasadzie kolejności, przyjęte na posiedzeniach Komisji Międzyministerjalnej w dniach 22—24 marca 1920 r.

#### 1. Przepisy o kolejności przyjmowania nadawanych do wysyłania ładunków.

Na każdej stacji poszczególnej Dyrekcji ładunek do wagonów przesyłek towarowych uskutecznia się według ustalonej poniżej kolejności:

Pod względem kolejności ładunki dzielą się na dwie grupy: grupa A obejmuje wszelkie ładunki państwowej lub społecznej wagi nadawane za pisemnymi zleceniami Ministerstw i upoważnionych instytucji lub w odpowiednich wypadkach za poświadczonemi listami przewozowemi i świadectwami z wyjątkiem ładunków wyszczególnionych w punkcie 8-ym, które się nadają bez zleceń,—i grupa B obejmująca wszelkie inne ładunki, które nadawane są bez pisemnych zleceń.

Kolejność przewozów należy przestrzegać w takim porządku, aby do pokrycia zapotrzebowań wyższej kolejności niezależnie od czasu ich zgłaszania nie były ładowane towary niższej kolejności, naprz. jeżeli w ciągu danego dnia z powodu braku wagonów nie mogły być pokryte wszystkie zamówienia, to pozostałe niepokrytymi przenoszą się na następny dzień i mają pierwszeństwo przed zgłoszonymi później zapotrzebowaniami jednakowej kolejności; jeżeli jednakże na następny dzień będą zgłoszone zapotrzebowania wyższej kolejności, to takowe powinny być zaspokojone przed pozostałemi z poprzedniego dnia niższej kolejności.

#### GRUPA A.

1. a) Ładunki wojskowe t. j. ładunki, których nadawcami i odbiorcami są urzędy wojskowe i które przewożą się za listami transportowemi;  
b) ładunki dla potrzeb wojska t. j. ładunki, nadawcą których jest osoba lub instytucja prywatna, odbiorcą zaś wyłącznie instytucja wojskowa, przewożone za zwykłemi listami przewozowemi na zasadzie specjalnych zaświadczeń władzy wojskowej.
2. a) Ładunki, odbiorcą których jest Dyrekcja Kolejowa, oprócz węgla kamiennego i ładunków gospodarczych, przewożonych w specjalnym w tym celu wyznaczonym taborze;  
b) rzeczy i sprzęty domowe pracowników kolejowych przy nominacjach i translokacjach służbowych.
3. Węgiel kamienny z kopalń, stemple górnicze, strzeliwo i karbid, adresowane do kopalń, ropa opałowa i wszystkie produkty naftowe w beczkach wewnątrz kraju za zleceniami Państwowego Urzędu Naftowego.
4. Ładunki nadawane za zleceniami Ministerstwa Zdrowia Publicznego pod adresem instytucji państwowych i społecznych, służące do walki z chorobami epidemicznemi.
5. Artykuły żywnościowe wszelkiego rodzaju nadawane za zleceniami Ministerstwa Aprowizacji, a wewnątrz Małopolski i innych poszczególnych dzielnic za zleceniem specjalnych władz do tego upoważnionych.
6. Nasiona, narzędzia rolnicze i nawozy sztuczne nadawane za zleceniami Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych.
7. Ładunki za zleceniami Głównego Urzędu Zaopatrywania Armji, nadawcami i odbiorcami których są osoby prywatne lub instytucje i zakłady, zajmujące się dostawami, lub pracujące na potrzeby wojska.

8. Następujące artykuły żywnościowe pierwszej potrzeby, nadawane bez pisemnych zleceń pod adresem magistratów i instytucji społecznych, a mianowicie: żywy inwentarz, mięso i przetwory mięsne, ryby świeże, tłuszcze jadalne zwierzęce i roślinne, nabiał, drób i jaja, warzywa i jarzyny ogrodowe.

9. Skóry surowe za zleceniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu pod adresem Spółki Akcyjnej Skupu Skór Surowych w Warszawie. lub skóry surowe nadawane przez Spółkę Akcyjną Skupu Skór pod adresem garbarń. W Małopolsce zaś pod adresem „Zbiórki skór w Krakowie lub Lwowie“.

10. Drzewo celulozowe, celuloza, masa drzewna, masa gazowa, piryt, kamień wapienny, kaolina, obcinki z papieru, szmaty, żywica, chlorek, kwas siarczany za zleceniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu pod adresem fabryk masy drzewnej, celulozy i papieru, oraz papier rotacyjny i płaski (zwyczajny drukarski) wysyłany przez papiernię.

11. Ładunki, oprócz wyszczególnionych w punkcie 5-ym za zleceniami Ministerstwa Aprowizacji.

12. Ładunki, oprócz wyszczególnionych w punkcie 6-ym za zleceniami Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych.

13. Ładunki za zleceniami Ministerstwa Poczty i Telegrafów.

14. Drzewo opałowe, przewożone na zasadzie specjalnych przepisów.

15. Ładunki za zleceniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

16. Ładunki za zleceniami Ministerstwa Robót Publicznych.

17. Ładunki za zleceniami Ministerstwa Skarbu, oprócz przewozów produktów ropnych.

18. Ropa i produkty naftowe, wywożone zagranicę w wagonach krytych lub niekrytych, na zasadzie pisemnych zleceń Państwowego Urzędu Naftowego.

19. Ładunki, prócz wyszczególnionych w punkcie 18-ym, wywożone zagranicę na zasadzie zezwoleń wywozowych Państwowej Komisji Przywozu i Wywozu, o ile przewóz uskuteczni się w wagonach, należących do tabo-ru polskich kolei państwowych, a nie w wagonach przysyłanych w tym celu z zagranicy.

U w a g a: Ładunki przybywające z zagranicy i wylądowywane dla oclenia do komór granicznych, są wysyłane dalej po ocieniu na podstawie zezwoleń na wwóz Komisji Przywozu i Wywozu zastępujących pisemne zlecenia.

20. Ładunki za zleceniami pozostałych Ministerstw.

21. Rzeczy i sprzęty domowe urzędników instytucji państwowych i społecznych przy nominacjach i przeniesieniach z jednego stanowiska na drugie, za zezwoleniami Ministerstwa Kolei Żelaznych względnie Dyrekcji Kolejowych, wydawanymi na zasadzie zaświadczeń zwierzchności przenoszących urzędników.

U w a g a: Ładunki, przewożone wewnątrz Cieszyńskiego, Małopolski, Ziemi Wschodnich i innych dzielnic za zleceniami odpowiednich upoważnionych do tego władz, jak również wewnątrz i poza obręb tych miejscowości za zleceniami odpowiednich Ministerstw, nadają się w tej samej kolejności wskazanej wyżej w pp. 1—21.

#### GRUPA B.

22. Artykuły żywnościowe nieprzewidziane w punkcie 8-ym.

23. Wszelkie ładunki łatwo się psujące.

24. Rzeczy i sprzęty domowe.

25. Wszelkie inne ładunki powyżej nie wyszczególnione.

Nadawanie wagonów do przewozu osadników i ich mienia uskutecznia się na warunkach, wskazanych w rozporządzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych (Dzien. Ustaw № 23 1920 r., poz. 133).

Przesyłki pośpieszne i drobne przewożą się poza kolejnością w granicach specjalnych norm, ustalonych przez poszczególne Dyrekcje.

Ładunki, przybywające z zagranicy, niewyładowane do magazynów komór granicznych, również przewożą się poza kolejnością.

Niniejsze przepisy nie stosują się do przewozów uskuteczniionych w wagonach cysternach i w innych wagonach specjalnych, jak również w wagonach wydzielonych dla przewozu gospodarczych ładunków kolejowych.

Ministerstwo Kolei Żelaznych i Dyrekcje Kolejowe mają prawo w wypadkach szczególnej wagi, według swego uznania zezwalać na podawanie wagonów dla przewozu poszczególnych przesyłek ze wskazaniem odpowiedniej kolejności.

## II. Przepisy o wykonaniu planu przewozowego na zasadzie kolejności.

Ministerstwo Kolei Żelaznych na podstawie wniosków Komisji Międzyministerjalnej wyznacza poszczególnym Dyrekcyjom przeciętne dzienne normy naładunku dla oddzielnych Ministerstw i instytucji jak również przeciętną normę naładunku wszystkich towarów nadawanych bez zleceń. W granicach tych norm Dyrekcje kolejowe ustalają na dany okres czasu normy naładunku na poszczególnych inspektorjatach i dla poszczególnych kategorii towarów. O ile Dyrekcje nie otrzymają zawczasu wskazówek co do norm otrzymanych na dany miesiąc, zachowują swą moc normy z poprzedniego okresu.

Ministerstwa lub instytucje, wydające pisemne zlecenia zaraz po uskutecznieniu przez Komisję Międzyministerjalną rozdziału wagonów przystępują do wydawania pisemnych zleceń na następny miesiąc, przyczem zlecenia te powinny zawierać wskazanie terminu ważności na okres od 1-go do 10-go następnego miesiąca, od 11-go do 20-go i od 21-go do końca miesiąca. Na 5 dni przed odpowiednim okresem (o ile w odpowiednich przepisach, dotyczących się przewozu oddzielnych towarów nie są wskazane inne terminy) Ministerstwa lub instytucję komunikują właściwym Dyrekcyjom kolejowym wykazy przewidywanych w odpowiednim okresie przewozów ze wskazaniem w nich stacji nadawczych i docelowych lub odcinków, na których leżą te stacje, rodzaju towarów i liczby potrzebnych wagonów. Ilość wydawanych zleceń na każdy okres nie powinna przewyższać  $\frac{1}{3}$  ustalonej przez Komisję Międzyministerjalną miesięcznej normy naładunku. Wykazy te służą dla Dyrekcji kolejowych jako materiał do odpowiednich zarządzeń. W książce zamawiań wagonów na stacjach powinny być obowiązkowo odnotowywane numery pisemnych zleceń albo zastępujących je w odpowiednich wypadkach, poświadczonych listów przewozowych lub świadectw ze wskazaniem Ministerstwa lub instytucji, które je wydały.

W razie ograniczeń przewozowych lub braku wagonów, skutek czego przedstawione przez nadawców pisemne zlecenia, listy przewozowe i świadectwa nie mogą być pokryte, zawiadowcy stacji powinni uczynić o tem we wspomnianych dokumentach adnotacje ze wskazaniem w razie ograniczenia przewozów, Nr. depešy ograniczającej i terminu trwania ograniczenia, oraz przyłożeniem stempla z nazwą stacji i datą uczynienia adnotacji. Jeżeli w depešy ograniczającej przewozy, termin trwania ograniczenia nie jest wskazany, nadawca powinien zgłaszać się na stację po informację z takim wyrachowaniem, aby termin ważności zlecenia listu przewozowego lub świadectwa nie został przepuszczony. O ile były zachowane przez na-

dawcę wszystkie przewidziane wyżej formalności, termin ważności nie pokrytych zleceń, listów przewozowych lub świadectw przedłuża się na następną dekadę danego miesiąca. Zaległości jednego miesiąca nie mogą być przenoszone na następny miesiąc.

Przekroczenia dziennych norm ładunku dopuszczalne są przy ładowaniu tylko w granicach 25% poszczególnych norm z tym jednakże, aby w ciągu każdej dekady bieżącego miesiąca ładunek nie przewyższał normy, określonej na ten okres czasu dla odpowiednich ładunków.

Przy wszelkich ograniczeniach lub przerwach w ładunku towarów Ministerstwo Kolei Żelaznych podaje do ogólnej wiadomości, pomieszczając o tem w Monitorze.

Niniejsze rozporządzenie obowiązuje od dnia 1-go maja 1920 r.

Warszawa, dnia 20 kwietnia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:  
w z. *J. Eberhardt*

## 205.

### ROZPORZĄDZENIE

#### Ministra Kolei Żelaznych

**w sprawie przedłużenia terminu ważności postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei w bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich z jednej strony, a czesko-słowackich i austriackich z drugiej strony.**

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Pr. № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, zarządzam co następuje:

Termin ważności postanowienia o ograniczeniu odpowiedzialności kolei, oznaczony w ustępie II — 10), rozporządzeń z dnia 15 października 1919 r. o bezpośredniej komunikacji towarowej między stacjami kolei polskich z jednej strony, a czesko-słowackich i austriackich z drugiej strony (Dz. Ustaw z 1919, № 83, poz. 455 i 456 i Dz. Ustaw z 1920 № 7, poz. 52) zostaje przedłużony nadal do końca lipca 1920.

Warszawa, dnia 20 kwietnia 1920 r.

Minister Kolei Żelaznych:  
*K. Bartel*