

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.

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

§ 15. Na stałych dróżników winni być przyjmowani przede wszystkim wysłużeni żołnierze wojsk polskich, umiejący czytać i pisać i mający dobrą opinię ze służby wojskowej, a dopiero w braku takich kandydatów inne osoby, obeznane z robotami drogowymi. 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 dozorczy i dróżnicy znali obowiązujące przepisy porządkowe na drogach publicznych.

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

Minister Robót Publicznych:
Ziemiński

580.

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 31 lipca 1922 r.

o zmianach i uzupełnieniach rozporządzenia z dnia 30 maja 1922 r. o czasowych ulgach taryfowych przy przewozie kolejami artykułów żywnościowych i opału domowego.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. o tymczasowym przekazaniu Ministrowi Komunikacji prawa wydawania przepisów o przewozie pasażerów, bagażu i towarów, oraz ustalania taryf przewozowych na kolejach polskich (Dz. P. P. P. № 14, poz. 152) zarządza się w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu z dnia 30 maja 1922 r., o czasowych ulgach taryfowych przy przewozie kolejami artykułów żywnościowych i opału domowego (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 45, poz. 384) wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W § 1 tego rozporządzenia (str. 706) po słowach „Podgórze Płaszów” dodaje się słowa: „Podgórze — Wisła”; słowa zaś „z dnia 1 czerwca 1920 r. (Dz. U. R. P. № 40, poz. 243), wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami” zastępuje się słowami „z dnia 1 sierpnia 1922 r. (Dz. U. R. P. № 48, poz. 428 i № 55, poz. 500)”; poza to wysokość stawki taryfy gospodarczej „4 mk. za każde 100 kg. i 10 km.” zmienia się na „10 mk. za każde 100 kg. i 10 km.”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1922 r. i ma moc obowiązującą do dnia 31 sierpnia 1922 r.

Minister Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski

Minister Skarbu:
Jastrzębski

Minister Przemysłu i Handlu:
Stefan Ossowski.