

domach zabezpieczone — na okres do lat 25, licząc od roku dokonania konwersji. Okres amortyzacji tych pożyczek ustala Bank Gospodarstwa Krajowego, w zależności od wysokości pożyczki i trwałości wykonanej budowy. Ustalone przez Bank Gospodarstwa Krajowego plany umorzenia kredytów długoterminowych podlegają zatwierdzeniu przez Ministra Skarbu.”;

9) § 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie następujące: „Oprocentowanie pożyczek budowlanych będzie wynosiło:

- a) przy kredycie krótkoterminowym, oraz przy kredycie gotówkowym amortyzacyjnym — 3% w stosunku rocznym, poczynając od 1 stycznia 1933 r.,
- b) przy kredycie w listach zastawnych i obligacjach budowlanych — będzie równe oprocentowaniu listów zastawnych i obligacji budowlanych Banku Gospodarstwa Krajowego; przy kredycie w formie pożyczek długoterminowych w gotówce — będzie wyższe o 1% od oprocentowania listów zastawnych Banku Gospodarstwa Krajowego, przyczem we wszystkich wypadkach w punkcie tym wymienionych, dłużnik pokrywa 3%, a pozostałą część pokrywa za dłużnika Skarb Państwa z Państwowego Funduszu Rozbudowy Miast.”;

10) w § 17 dodaje się nowy ustęp 4 w brzmieniu następującem:

„Przy konwersji pożyczek krótkoterminowych na pożyczki długoterminowe w gotówce, suma nominalna tych ostatnich pożyczek równać się będzie sumie pożyczek krótkoterminowych. Gdyby Bank Gospodarstwa Krajowego, na podstawie udzielonych pożyczek długoterminowych w gotówce, emitował następnie listy zastawne, względnie obligacje budowlane, to papiery te przejmie Państwowy Fundusz Budowlany na pokrycie swych wierzytelności po kursie giełdowym, względnie ustalonym przez Ministra Skarbu, a różnicę kursową pokryje Państwowy Fundusz Rozbudowy Miast.”;

11) § 20 otrzymuje brzmienie następujące:

„Termin wykorzystania przez miasto kontyngentu pożyczek budowlanych, przypadającego na poszczególne miasto, ustala się, zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o rozbudowie miast na 6 miesięcy, licząc od daty wyznaczenia przez Bank Gospodarstwa Krajowego kontyngentu dla danego miasta.”;

12) w § 21 dodaje się nowy ustęp 2 w brzmieniu następującem:

„Za straty i koszty wymienione w punkcie 5 art. 22 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o rozbudowie miast, rozumieć należy te sumy w kapitale i procentach, które, w wyniku prowadzonej przez Bank Gospodarstwa Krajowego egzekucji przeciwko dłużnikom z tytułu udzielonych im krótkoterminowych i długoterminowych pożyczek budowlanych, nie zostały ściągnięte, oraz wszelkie inne nieściągnięte wydatki, związane z zabezpieczeniem i dochodzeniem tych pożyczek.”;

13) § 27 p. 4 otrzymuje brzmienie następujące:

„4) zajęte pod parki”.

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

Minister Skarbu: *Wł. Zawadzki*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych:

*Sew. Ludkiewicz*

## 221.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 7 marca 1933 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Komunikacji i Spraw Wewnętrznych o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób.

Na podstawie ustępu 2 art. 10 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

#### I. Postanowienia ogólne.

§ 1. (1) Próby ze statkami powietrznymi w locie (loty próbne, odbiorcze lub doświadczalne) powinny się odbywać na lotniskach oraz poza obrębem tych lotnisk na terenach specjalnych, wskazanych w obydwu wypadkach przez właściwe instytucje badania zdolności do lotu statków powietrznych lub przez instytucje nadzoru technicznego nad temi statkami, przewidziane w § 13 rozporządzenia z dnia 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 635).

(2) Próby w locie mogą się również odbywać w czasie przelotów (przeloty próbne, odbiorcze lub doświadczalne) pomiędzy lotniskami lub terenami, o których mowa w ustępie poprzednim.

§ 2. Pod względem technicznym próby ze statkami powietrznymi w locie dzielą się na:

- 1) próby z pierwowzorami statków powietrznych,
- 2) próby ze statkami powietrznymi nowymi, seryjnymi, oraz
- 3) próby ze statkami powietrznymi, będącymi w użyciu po naprawie.

#### II. Przeprowadzanie prób ze statkami powietrznymi nowymi.

§ 3. (1) Loty próbne, odbiorcze i doświadczalne ze statkami powietrznymi, o których mowa w § 2, punkty 1) i 2), mogą się odbywać tylko w tym wypadku, gdy statek powietrzny został uznany przez

właściwą instytucję badań zdolności do lotu (§ 1 ust. (1) za zdolny do przeprowadzania z nim prób w locie i na dowód powyższego otrzymał odnośne zaświadczenie wystawione przez tę instytucję.

(2) Próby te powinny się odbywać zgodnie ze wskazówkami wspomnianej instytucji, która może zażądać, aby próby były dokonywane w obecności jej przedstawicieli.

**§ 4.** (1) Przeloty próbne, odbiorcze lub doświadczalne mogą być wykonywane tylko w tym wypadku, gdy na podstawie lotów próbnych, dokonanych w myśl § 3 ust. (1) niniejszego rozporządzenia, właściwa instytucja badań zdolności do lotu (§ 1 ust. (1) stwierdzi, że badany statek powietrzny może być użyty do dokonania tego rodzaju przelotu, bez wyraźnego narażania na niebezpieczeństwo załogi statku powietrznego oraz osób trzecich.

(2) Załoga statku powietrznego, na którym ma być dokonany przelot, powinna posiadać pisemne zaświadczenie, wystawione przez wspomnianą instytucję, w którym powinny być wyszczególnione:

- a) typ i nr. fabryczny statku powietrznego,
- b) typ i nr. fabryczny silnika wbudowanego na statek,
- c) ciężar całkowity statku powietrznego,
- d) imię i nazwisko dowódcy statku,
- e) zezwolenie na dokonanie określonych przelotów, wreszcie
- f) rubryki na wpisywanie godzin odlotów z danego lotniska lub przylotów na dane lotnisko.

(3) Zaświadczenie to, zastępujące dokumenty pokładowe statku powietrznego, powinno być przedstawione do poświadczenia przy przylocie i odlocie organom właściwych władz lotniczych danego lotniska oraz okazywane na każde żądanie przedstawicieli instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1) względnie organom władz bezpieczeństwa publicznego.

### III. Przeprowadzanie prób ze statkami powietrznymi po naprawie.

**§ 5.** (1) Próby w locie ze statkami powietrznymi po naprawie uszkodzeń, których wynikiem było zawieszenie zdolności statku powietrznego do lotu, mogą się odbywać dopiero po stwierdzeniu przez instytucję nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1), że naprawa ta została dokonana w sposób właściwy i umożliwia dokonanie lotów próbnych.

(2) Jeżeli rzeczoznawca wspomnianej instytucji tego zażąda, dokonywanie lotów próbnych winno się odbywać w jego obecności.

### IV. Postanowienia wspólne.

**§ 6.** (1) Próby ze statkami powietrznymi w locie powinny się odbywać z zachowaniem wszelkich środków ostrożności koniecznych dla bezpieczeństwa, tak powszechnego jak i załogi, oblatującej te statki, a w szczególności:

1) próby te nie powinny się odbywać zasadniczo nad osiedlami i zabudowaniami względnie większymi skupieniami ludzi,

2) próby te powinny się odbywać ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa załogi statku oraz osób i dóbr na ziemi, na takiej wysokości, aby można było w razie potrzeby łatwo wylądować na lotnisku lub terenie, nad którym one się odbywają, względnie wyskoczyć ze statku powietrznego ze spadochronem,

3) dokonywanie lotów akrobatycznych może się odbywać na wysokości nie mniejszej od 1000 metrów nad poziomem ziemi.

(2) Wyjątki od powyższego są dopuszczalne:

- a) gdy chodzi o wymagania przewidziane w punkcie 1) ustępu poprzedniego, jedynie tylko w tych wypadkach, kiedy dane lotnisko lub teren są tak otoczone osiedlami lub zabudowaniami, że przelatywanie nad nimi jest nieuniknione w czasie odlotu lub lądowania statku,
- b) gdy chodzi o wymagania przewidziane w punktach 2) i 3) ustępu poprzedniego, jedynie wtedy, jeżeli właściwa instytucja (§ 1 ust. (1) zezwoli na odstąpienie od tych wymagań, ze względu na konieczność przeprowadzenia specjalnych prób na małych wysokościach.

W obydwu tych wypadkach powinny być przedsięwzięte specjalne środki ostrożności, według uznania wspomnianej instytucji.

**§ 7.** (1) Na lotniskach otwartych do użytku publicznego wstępne próby w locie ze statkami powietrznymi nowozbudowanymi oraz próby w locie, połączone z ewolucjami akrobatycznymi, mogą się odbywać wyłącznie w godzinach w tym celu wyznaczonych. Postanowienie to dotyczy również i statków powietrznych, przeznaczonych do użytku w lotnictwie wojskowym.

(2) Godziny te wyznaczają organa władz lotniczych, zarządzających danym lotniskiem na wniosek właściwej instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1).

**§ 8.** (1) Przy dokonywaniu lotów i przelotów próbnych, mających na celu wstępne oblatanie nowego statku powietrznego (loty fabryczne), na pokładzie tego statku może się znajdować jedynie niezbędna załoga, konieczna do należytej obsługi w czasie lotu.

(2) Przy dokonywaniu lotów i przelotów próbnych i doświadczalnych po oblataniu wstępnie z wynikiem dodatnim, o czym orzeka właściwa instytucja (§ 1 ust. (1), a przed wydaniem przez tę instytucję ostatecznego orzeczenia o zdolności statku do lotu, w lotach tych mogą brać udział jedynie członkowie personelu technicznego, uczestniczącego przy dokonywanej próbie oraz przedstawiciele władz lotniczych, powołani z tytułu swego urzędu do udziału w próbie.

(3) Przy dokonywaniu lotów i przelotów po wydaniu ostatecznego orzeczenia o zdolności do lotu, a przed wpisaniem statku do rejestru państwowego, na pokład statku powietrznego mogą być za-

bierane również i osoby postronne, lecz jedynie na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, względnie instytucji nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1)).

(4) Przy dokonywaniu lotów próbnych po naprawie przedstawiciel wspomnianej w ust. (3) instytucji może się sprzeciwić zabieraniu na pokład kogokolwiek, poza członkami załogi, personelem technicznym właściciela lub użytkownika statku i przedstawicielami władz lotniczych, powołanych z tytułu swego urzędu do wzięcia udziału w próbach.

§ 9. (1) Próby w locie ze statkami powietrznymi nowymi mogą być przeprowadzane jedynie przez takich pilotów, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje do dokonywania tych prób, wyraźnie określone w ich dokumentach członka załogi (świadczenie uzdolnienia i upoważnienie (licencja)).

(2) Przy dokonywaniu prób w locie ze statkami powietrznymi po naprawie, instytucja nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1)) może zażądać, gdy zajdzie tego potrzeba, by lot próbny został dokonany przez pilota, posiadającego odpowiednie kwalifikacje, stwierdzone w sposób przewidziany w ustępie poprzednim.

§ 10. Członkowie załogi statków powietrznych, z którymi są przeprowadzane próby w locie, powinni:

- a) posiadać sprawdzone spadochrony, typu zatwierdzonego przez władze lotnicze; wyjątek od powyższego stanowią statki, z których użycie spadochronu nie jest przewidziane, co stwierdza właściwa instytucja kontroli względnie nadzoru technicznego (§ 1 ust. (1)),
- b) przy dokonywaniu prób — stosować się do wszystkich ogólnie obowiązujących przepisów, dotyczących żeglugi powietrznej, a w szczególności bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- c) przy przelotach — lądować wyłącznie tylko na tych lotniskach, które są wskazane w zaświadczeniu oraz zgłaszać swój przylot i odlot miejscowym organom władz lotniczych,
- d) w razie przymusowego lądowania poza obrębem lotnisk, nad którymi wolno dokonywać prób, względnie na których wolno lądować w czasie dokonywania przelotu — zawiadomić niezwłocznie o międzylądowaniu drogą najkrótszą, właściwy urząd kontrolny najbliższego lotniska.

#### V. Postanowienia końcowe.

§ 11. Próby ze statkami powietrznymi w locie, będą dokonywane według warunków technicznych, przewidzianych w obowiązujących Państwo Polskie przepisach międzynarodowych w tej sprawie, względnie według warunków technicznych ustalonych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

§ 12. W wypadku gdy:

- a) nowy statek powietrzny, po dokonaniu lotów próbnych, uległ znacznym poprawkom lub częściowej przebudowie,
- b) naprawiany statek powietrzny uległ naprawie lub przebudowie, wpływającej na zmianę jego charakterystyki technicznej, właściwa instytucja (§ 1 ust. (1)) może według swego uznania, zastosować do takiego statku powietrznego wszelkie rygory, przewidziane przy oblatywaniu statków powietrznych nowych, jeszcze nie wypróbowanych.

§ 13. Do statków powietrznych nowych, które zostały uznane ostatecznie za zdolne do lotu (specjalne orzeczenie), a które nie zostały jeszcze wpisane do rejestru państwowego, mają zastosowanie, przy dokonywaniu przelotów, postanowienia § 4 ust. (2) i (3), § 9 oraz § 10 niniejszego rozporządzenia.

§ 14. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski*

Kierownik Ministerstwa Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

## 222.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 21 marca 1933 r.

**o uzupełnieniu listy rzemiosł, zawartej w prawie przemysłowym.**

Na podstawie art. 142 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468) zarządzam co następuje:

§ 1. Listę rzemiosł, objętą art. 142 ust. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468), uzupełnia się w następujący sposób:

1) jako nowe rodzaje rzemiosła dodaje się: „brukarstwo (wykładanie dróg i ulic płytami i kostkami kamiennymi, drewnianymi oraz klinkierem)” i „chemiczne czyszczenie i farbowanie odzieży i skór futrzanych”;

2) wprowadza się: zamiast „dekarstwo (pokrywanie dachów dachówką, łupkiem)” — „dekarstwo (pokrywanie dachów blachą, dachówką, łupkiem lub papą)”, zaś zamiast „rzeźnictwo” „rzeźnictwo i wyrąb mięsa”.