



# DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W RZESZOWIE

Rzeszów, 31 sierpnia 1953 r.

Nr 8

Poz. 48—51

## Część I — Przepisy obowiązujące

Poz.

- 48 — Uchwała Nr. XXIX/255/53 Prezydium W. R. N. w Rzeszowie z 12. VI. 1953 r. w sprawie oceny działalności służby wodno-melioracyjnej województwa rzeszowskiego.
- 49 — Zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Krakowie z dn. 14. III. 1953 r. w sprawie szczególnych przepisów dla przewozów wodnych międzybrzegowych.

## Część II — Publikacje

Poz.

- 50 — Ogłoszenia Prezydium WRN w Rzeszowie o orzeczeniach wywłaszczeń nieruchomości w sprawach L. SAA. II-2b/45, 117/51.
- 51 — Orzeczenie L. K. L. IV/12/11/53 Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Brzozowie z 27. V. 1953 r. w sprawie przejęcia na własność Państwa nieruchomości ziemskiej.

### Część I

#### PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

Poz. 48

#### OCENA DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY WODNO-MELIORACYJNEJ WOJEWÓDZTWA RZESZOWSKIEGO

Uchwała Nr XXIX/255/53

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie  
z 12. VI. 1953 r.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie po wysłuchaniu sprawozdania i przeanalizowaniu działalności służby wodno-melioracyjnej województwa rzeszowskiego stwierdza, że Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny posiada pewne osiągnięcia i tak:

- 1) Wprowadzono przy robotach melioracyjnych na terenie województwa rzeszowskiego nawadnianie użytków zielonych w oparciu o doświadczenia radzieckie.
- 2) Na zmeliorowanych użytkach zielonych po przeprowadzeniu właściwej pielęgnacji uzyskano pożądane rezultaty np: w Spółdzielni Produkcyjnej Dębno w powiecie Łańcut produkcja wartościowego siana z 1 ha dała 70 q, w Spółdzielni Produkcyjnej w Ujściu Gorlickim wyprodukowano z 1 ha 60q wartościowego siana. W obu przypadkach wzrosła produkcja około 50%. Podobnie na terenie innych Spółdzielni oraz gospodarstwach indywidualnych mało i średniorolnych chłopów uzyskano podobne, pozytywne wyniki.
- 3) Roboty konserwacyjne zostały wykonane w 131,2%, przy czym skonserwowano:
 

a) rowów na gruntach ornych na obszarze	12,839 ha
b) drenowanie	12,912 „
c) rowów na użytkach zielonych	13,027 „
d) uregulowanych rzek i potoków	298,8 km
e) wałów przeciwpowodz.	187,3 „
przeprowadzając poza planem pielęgnacji użytk. ziel. na	8.665,5 ha
- 4) Dzięki umasowieniu społecznej „Akcji Melioracyjnej” przez aparat służby wodno-melioracyjnej wzrasta z roku na rok na terenie województwa wartość udziału chłopstwa pracującego w robotach konserwacyjnych urządzeń wodno-melioracyjnych, czego dowodzi zestawienie tych wartości w okresie trzech lat Planu 6-letniego.

rok 1950 —	829.140.— zł
„ 1951 —	1529.000.— „
„ 1952 —	4484.603.— „

- 5) Przez zageszczenie sieci spółek wodnych na terenie województwa, o ogólnej ilości 345 spółek gromadzkich oraz 5 powiatowych Związków Spółek Wodnych, służba wodno-melioracyjna zabezpieczyła stałą pieczę nad urządzeniami wodno-melioracyjnymi na obszarach konkurencyjnych, objętych założonymi spółkami. Pomimo tych osiągnięć Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny wykazuje wiele braków i niedociągnięć:

- 1) Plan robót inwestycyjnych w roku 1952 został wykonany zaledwie w 87,5%.
- 2) Plan robót na gruntach P. G. R. w roku 1952 został wykonany w 70,4%.
- 3) Dotychczasowa współpraca Rejonowych Kierownictw Robót Wodno-Melioracyjnych z Prezydiami Powiatowych Rad Narodowych tych powiatów, które nie są równocześnie siedzibami rejonowych kierownictw nie jest zadowalająca.
- 4) Mało poświęca się troski i opieki ze strony rejonowych kierownictw nad pracami melioracyjnymi w Spółdzielniach Produkcyjnych, dowodem czego jest brak wody przy niektórych obiektach gospodarczych na terenie Spółdzielni Produkcyjnych Bobrówka, Jarosław i Krościenko, pow. Ustrzyki.
- 5) Słaba operatywność aparatu służby wodno-melioracyjnej na odcinku wykonawstwa robót w ramach społecznej „Akcji Melioracyjnej” w powiatach: Brzozów, Dębica, Lesko, Przemyśl, Sanok i Ustrzyki.
- 6) Niezadawalający dotychczas udział aparatu służby wodno-melioracyjnej przy opracowaniu planów gospodarczych tudzież lokalizacji budynków dla Spółdzielni Produkcyjnych.
- 7) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny niezbyt wnikliwie analizował wykonawstwo planów poszczególnych rejonowych kierownictw, ulegając sugestiom terenu na temat niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających prace, co w konsekwencji wpłynęło ujemnie na wykonawstwo robót, dyktowanych planem na rok 1952.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej celem uniknięcia na przyszłość podobnych niedociągnięć, oraz przyjęcia z pomocą Wojewódzkiemu Zarządowi Wodno-Melioracyjnemu postanawia co następuje:

- 1) Na najbliższej naradzie służby wodno-melioracyjnej należy w obecności członka Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, sprawującego nadzór nad Wojewódzkim Zarządem Wodno-Melioracyjnym, przeanalizować przebieg prac wodno-melioracyjnych w roku 1953.

Analogiczne narady winny odbyć się na terenach wszystkich kierownictw rejonów.

- 2) Prezydium Powiatowych Rad Narodowych dołożą starań, aby udział zainteresowanych we wszystkich pracach wodno-melioracyjnych był zgodny i pełny, a to dla Spółdzielni Produkcyjnych nie mniej jak 10%, dla gromad indywidualnych nie mniej jak 20%.
- 3) Dla zwiększenia efektów gospodarczych, wynikających z konserwacji urządzeń wodno-melioracyjnych, Prezydium Powiatowych Rad Narodowych uaktywnią swój aparat na odcinku propagandy i wykonawstwa robót w ramach społecznej „Akcji Melioracyjnej”.
- 4) Należy skoncentrować roboty melioracyjne na terenach Spółdzielni Produkcyjnych w oparciu o doświadczenie, że dotychczasowe wyniki prac melioracyjnych dały największe efekty przy robotach na większych obszarach.
- 5) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny dopilnuje, aby aparat służby wodno-melioracyjnej brał czynny udział przy opracowaniu planów gospodarczych w spółdzielniach produkcyjnych oraz w komisjach lokalizacji budynków dla spółdzielni produkcyjnych.
- 6) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny dopilnuje, aby wszystkie budynki gospodarcze, które tego wymagają, zarówno istniejące jak i nowe, były zaopatrzone w wodę.
- 7) Prezydium Powiatowych Rad Narodowych dopinają wykonawstwa robót wodno-melioracyjnych na gruntach P.G.R.
- 8) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny zwiększy nadzór nad wykonawstwem robót, prowadzonych przez podległe mu rejonowe kierownictwa, celem zabezpieczenia pełnego wykonawstwa planu w roku 1953.
- 9) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny wystąpi z wnioskiem do Ministerstwa Rolnictwa o przydzielenie agregatów wiertniczych do wykonawstwa studzien wierconych oraz koparek dla zmechanizowania robót ziemnych.
- 10) Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjnych obsadzi brakujące etaty do końca października br. Nadzór nad wykonaniem niniejszej uchwały Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej powierza Zastępcy Przewodniczącego Prezydium W.R.N. w Rzeszowie Ob. Bieńkowi Władysławowi.

Prezydium W. R. N. zobowiązuje Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny do złożenia sprawozdania na piśmie z wykonania wytycznych i zaleceń zawartych w niniejszej uchwale do 30 września br.

Za Prezydium Rady Narodowej  
**W. Różga**  
 Przewodniczący Prezydium

Poz 49

#### LOKALNE PRZEPISY ŻEGLUGOWE

Zarządzenie L. TŻ-00301/2/53

Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Krakowie

z 14. III. 1953 r.

w sprawie szczegółowych przepisów dla przewozów wodnych międzybrzegowych.

Na podstawie § 88 ust. 7 i 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87 z 1952 r., poz. 1368), Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Krakowie zarządza:

#### Postanowienia ogólne

§ 1. Urządzenia na śródlądowych drogach wodnych, żeglownych i spławnych, stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi jest dozwolone na następujących warunkach:

1. Uzyskania zezwolenia Władzy Wodnej, tj. Prezydium Wojewódzkiej lub Powiatowej Rady Narodowej w myśl art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19. IX. 1922 r. (Dz. U. Nr 62 z 1928 r. poz. 574).
2. Uzyskania zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26 z 1952 r. poz. 182).
3. Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 21 z 1950 r. poz. 186).
4. Uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20m<sup>2</sup>, uzyskanej przez pomnożenie największej dłu gości statku przez największą szerokość, świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Mon. Pol. Nr A-82 z 1952 r. poz. 1323).

#### Urządzenia przewozowe

- § 2. 1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczone statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi oraz łodzie wiosłowe na małych przepławach.
2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane, utrzymane w stanie zdatnym do użytku, należyście zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i sprzęt.
  3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) muszą posiadać co najmniej dwie grodzie wodoszczelne.  
 Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.
  4. Statki użyte do przewozu w stosunku do potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny być pomierzone, czyli cechowane, które polegają na szczegółowym wymiarzeniu statków i obliczeniu jego pojemności.
  5. Łodzie przewozowe puchówki lub wiosłowe, powinny mieć co najmniej następujące wymiary: długość całkowita 7,5 m, długość dna 5,5 m, szerokość pom. burtami 1,70 m, szer. po dnie 1,20 m.
  6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość, wolne burty dla nich ustalają każdorazowo Władze Żeglugowe, tj.:  
 a) na wodach żeglownych Zarządy Okręgowe Dróg Wodnych;  
 b) na wodach spławnych Rejony Dróg Wodnych.
  7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia statku powinna być należyście i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej, przyśrubowanej do obu burt statku o długości co najmniej 2 m i szerokości 2 cm.

Linia ta winna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.

Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno.

Wolna burta na promach winna wynosić co najmniej 30 cm dla promów przewozowych i 25 cm dla łodzi przewozowych.

8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia

dla promów przewozowych oprócz nośności statku, miarodajną jest również powierzchnia dna, która winna wynosić na 3 osoby co najmniej 2 m<sup>2</sup> powierzchni.

9. Wewnątrz każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica, na której czerwonymi literami na białym tle ma być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach, oraz ilość osób, lub pojazdów konnych, albo mechanicznych, oraz dopuszczalna ilość osób, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione, według norm ustalonych przez Władze Żeglugowe jak w § 2 pkt. 5.

10. Łodzie wiosłowe względnie puchówki użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia pasażerów muszą być urządzone wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.

Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy. Ławki muszą być należycie przymocowane, posiadać oparcie, umocowane do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga, łatwo rozbieralna względnie ściele (kratownice).

12. Przyprutki (pomosty) przy brzegach mają być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich uregulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu winny być zamykane barierami, wzbraniającymi wjazd w czasie, gdy prom jest w drodze, na przeciwległym brzegu lub nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone czerwone światło.

14. Przy stałym przewozie w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być postawione schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzewane w porze chłodnej. Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewoźnika do podania promu.

§ 3. 1. Przewozy wodne urządzone na promach na uwięzi powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy, a mianowicie:

a) Sprzęt nawigacyjny

1. Dwie kotwice odpowiedniej wagi z jednoosobnym wyposażeniem.
2. Dwa bosaki okute z nakiem i ostrzem.
3. Dwie laski okute.
4. Jedna cuma konopna o długości 30 m.

b) Sprzęt sygnałowy

5. Dwie latarnie pozycyjne z białym światłem, osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i dołu rzeki.

6. Dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona.

7. Dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona.

8. Jeden dzwon lub gong.

c) Sprzęt ratowniczy

9. Jedna łódź ratunkowa na 8—10 osób, należycie wyposażona.

10. Dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami.

11. Dwie pompy ręczne do odlewania wody z zęzy.

12. Dwa czerpaki do odlewania wody.

13. Dwa wiadra z linkami.

14. Jedna apteczka ruchoma.

d) Sprzęt przeciwpożarowy

15. Jedna skrzynka z piaskiem.

16. Jedna siekiera.

17. Dwa drągi żelazne.

2. Przewozy wodne, urządzone na promach bez uwięzi oraz na stawkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi w sprawie uprawiania żeglugi i splawu na śródlądowych drogach wodnych z dnia 10.12. 1952 r. (Mon. Pol. Nr A-87 poz. 1368).

3. Przewozy wodne urządzone na łodziach wiosłowych powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt:

1. Jedno koło ratunkowe.
2. Jeden bosak.
3. Czerpak.
4. Jedna kotwiczka odpowiedniej wagi.
5. Dwa wiosła.
6. Jedna latarnia z białym światłem.

**Obsługa przewozu**

§ 4. 1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przez osobę, która uznana została przez Władzę Żeglugową I instancji, tj. Rejon Dróg Wodnych za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem.

2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługi przewozu lub nie wykonuje przewożenia osobiście, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.

3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.

4. Przewoźnik, ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych, z załączeniem:

1. Zyciorysu.
2. Wyciągu z dowodu osobistego.
3. Odpisu dowodu zameldowania.
4. Świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność rozróżniania barw i dobry słuch.

5. Dwie fotografie 4,5x6 cm.
5. Ponadto ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglownych winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub przewoźnika.
6. Władza żeglugaowa I instancji po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika, wyda mu świadectwo przewoźnika, z fotografią według wzoru (zał. Nr 1).
7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:
  1. Nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego, względnie łodzi.
  2. Wykonywania niezbędnych drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna i burt, pokładu, naprawa urządzeń pomocniczych i t. p. robót.
  3. Używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego ratowniczego.
4. Zachowania się podczas pracy na przewozie w warunkach normalnych jazdy lub w warunkach wyjątkowych, jak: podczas mgły, śnieżyicy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach.
5. Przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia, oznakowania przewozów wodnych.

#### Ruch przewozów

- § 5. 1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.
2. Liny lub łańcuchy wodzące mają być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.
  3. Władze Żeglugaowe I instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody, żeglugowy lub spławny, do którego jest dopuszczalny ruch przewozowy. Stan ten powinien być odpowiednio zamarkowany na miejscu.
  4. Lina główna lub łańcuch przewozu powinna być zawieszona w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,50 m, a na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglugi na wysokości 4,50 m, zaś na rzekach spławnych na wysokości 2,50 m, ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.
  5. Liny lub łańcuchy, przystosowane do opuszczania powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.
  6. Miejsca zanurzenia liny łańcucha powinny być oznaczone na obu brzegach znakiem żeglugowym Nr 18, tj. białe prostokątne tablice z czerwonym obramowaniem z wymalowaną na nich czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.
  7. W porze nocnej promy stojące przy brzegu winny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody

dla żeglugi i spławu, oraz powinny być oznaczone sygnałem Nr 33, tj. jasnym, białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m. nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej lub podczas gęstej mgły, przewozy podczas jazdy powinny dawać przerywane sygnały gongiem, a ponadto powinny być oznaczone sygnałem Nr 46, tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu. Światła mają być osłonięte od strony pokładu.
9. Przewoźnik powinien utrzymywać ruch przewozowy w czasie i w godzinach, wyznaczonych bez żadnych przerw w miejscu wyznaczonym i w sposób, ustalony przez Władzę Wodną i zastrzeżonych w zezwoleniu wodno-prawnym.
10. W nocy, podczas silnego wiatru, oraz przy wysokiej wodzie przewoźnik obowiązany jest do przestrzegania szczególnej ostrożności podczas jazdy.
11. W czasie burzy, sztormu, pochodu łodów, kursowanie promu na ten czas powinno być wstrzymane do czasu nastania warunków normalnych.
12. Używanie żagla do napędu promu względnie łodzi przewozowej jest wzbronione.
13. Podczas zbliżania się przejazdu statków lub tratw przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

#### Przepisy porządkowe

- § 6. 1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i o bezpieczeństwo publiczności, korzystającej z przewozu.
2. Pomosty przy brzegach jak i klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymane w należyтым stanie, aby wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i przy żeglownych stanach wody, był zapewniony.
  3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należyтым stanie i czystości.
  4. Przed wjazdem na prom, przewoźnik obowiązany jest sprawdzić czy prom jest należyście umocowany do brzegu, a w szczególności przestrzegać aby kierowca pojazdu mechanicznego lub woźnica nie wjeżdżał ani wyjeżdżał bez zezwolenia przewoźnika.
  5. Względem pasażerów, przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.
  6. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i zastosowywać się do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezwłocznie.
  7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprawiane w kolejności przybycia do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa według wskazówek przewoźnika.
  8. Na promie jeźdźcy powinni zsiąść z koni i trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać przy zwierzętach pociagowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych, zejść z pojazdów.
  9. Przed wjazdem i wejściem na prom, przewoźnik obowiązany zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem, przed odjazdem winien być zamknięty w ten sam sposób i wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed

- ładowaniem, aż dopiero po przybyciu promu i należytym umocowaniu przy brzegu.
10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przewozić równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazań przewoźnika.
  11. Pasażerowie piesi mają zajmować miejsca, wskazane przez przewoźnika. Osoby pijane przewoźnik może wykluczyć od przeprawy, jak również zobowiązany jest do wykluczenia takich osób na żądanie pasażerów promu.
  12. W okresie wysokich wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu lądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możliwości dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp., aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

### Przeprawy po lodzie

- § 7. 1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, że przechodzenie lub przejazd przez lód jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.
2. Nagromadzenie odrębnywanej z brzegów kry, celem utworzenia drogi lodowej na rzece jest wzbronione.
3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewnym, przewoźnik obowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem ostrzegawczym, a gdy przechodzenie względnie przejazd grozi niebezpieczeństwem, przewoźnik winien zamknąć barierami dostęp do drogi lodowej.

### Oplaty przewozowe

- § 8. 1. Taryfę opłat przewozowych ustala Władza Wodna w porozumieniu z Władzą Żeglugową.
2. Przewoźnikowi i jego pomocnikom nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat, nieprzewidzianych taryfą.
3. Przewoźnik obowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu tablicę z wypisaną na niej, trwałym i wyraźnym pismem taryfą przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi, oraz godzinami ruchu.
4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uścić z góry.
5. Pracownicy Władz Wodnych i Żeglugowych oraz organów im podległych, nadzorczy i strażnicy dróg wodnych oraz ich środki lokomocji, korzystają z przewozów przy wykonywaniu służby bezpłatnie. To samo przysługuje strażnikom wałowym.

### Nadzór nad ruchem przewozów

- § 9. 1. Nadzór nad przewozem sprawują organa Władzy Wodnej i Władzy Żeglugowej, których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezwzględnie i bezwarunkowo.
2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku, wiosną i jesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.

3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, Władze Żeglugowe I. instancji i jej organa wykonawcze służby wodnej, tj. nadzorczy i strażnicy dróg wodnych są uprawnione każdego czasu do przeprowadzenia kontroli stanu przewozów i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.
4. O wykonanych remontach kapitalnych na przewozach, posiadacz względnie przewoźnik powinien donosić Władzy Żeglugowej I. instancji, która zarządzi na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Inż. Zygmunt Mikucki

Dyrektor Zarządu Dróg Wodnych w Krakowie

Z a ł ą c z n i k

Rejon Dróg Wodnych

w \_\_\_\_\_, dnia \_\_\_\_\_ 195\_\_ r.

Nr \_\_\_\_\_

### Świadectwo Przewoźnika

Miejsce na  
fotografię

Rejon Dróg Wodnych poświadcza, że okaziciel  
niniejszego świadectwa Ob. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ zam. w \_\_\_\_\_

uprawniony jest do samodzielnego prowadzenia  
międzybrzegowego przewozu wodnego na \_\_\_\_\_

(rzece, kanale)

w miejscowości \_\_\_\_\_

w postaci \_\_\_\_\_  
(promu, łodzi i wymiary oraz Nr rej.)

Kierownik Rejonu Dróg Wodnych

\_\_\_\_\_ podpis

### Część II

### PUBLIKACJE

Poz. 50

### ORZECZENIE WYWŁASZCZEŃ NIERUCHOMOŚCI

Ogłoszenie L. S.A.A. II 2 b/45, 117/51

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie  
z 2. VI. 1953 r.

Prezydium W. R. N. w Rzeszowie orzeka o wywłaszczeniu przez odjęcie prawa własności z dniem 9 maja 1945 r. na rzecz Skarbu Państwa na cele użyteczności publicznej nieruchomości położonych:

w Dębicy przy ul. Rzeszowskiej Nr 68,

w Jaśle między ulicami Świerczewskiego i Kościuszki i u zbiegu ulic Armii Czerwonej i Kazimierza Wielkiego;

Odpisy niniejszych ogłoszeń oraz szczegółowe wykazy wywłaszczonych nieruchomości oznaczonych według właścicieli, dat katastralnych i hipotecznych tudzież zajmowanych powierzchni, wywieszone zostaną w czasie od 1 do 14 września 1953 r., t. . na okres 14 dni, licząc od dnia następnego po ukazaniu się niniejszego numeru Dziennika Urzędowego na

tablicach urzędowych w lokalu odnośnego Prezydium. Od powyższych orzeczeń przysługuje odwołanie do Odwoławczej Komisji Wywłaszczeniowej przy Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie w ciągu dni 14, licząc od dnia następnego po ukazaniu się ogłoszenia.

Podstawa prawna: art. 4 ust. 1 pkt. 4 dekretu z 7. IV. 1948 r. o wywłaszczeniu majątków zajętych na cele użyteczności publicznej w okresie wojny 1939 — 1945 poz. 138/48 zm. 527/49 Dz. U., art. 22 prawa o postępowaniu wywłaszczeniowym z 24. IX. 1934 r. poz. 776/34 zm. poz. 205/39 Dz. U. art. 6 ustawy z 29. XII. 1951 r. poz. 25/52 Dz. U., art. 37 ustawy z 20. III. 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej poz. 130/50 Dz. U.

Za Prezydium Rady Narodowej  
**W. Bieniek**  
Z-ca Przewodniczącego Prezydium

Poz. 51

**PRZEJĘCIE NIERUCHOMOŚCI NA WŁASNOŚĆ PAŃSTWA**

Orzeczenie L. R. L. IV/12/11/53

**Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Brzozowie**  
z 27. V. 1953 r.

Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Brzozowie orzeka przejęcie na własność Państwa nieruchomości ziem-

skich wraz z ich częściami składowymi, położonych w gromadzie Haczów, gmina Haczów, powiat Brzozów, nie pozostających we faktycznym władaniu właścicieli, którymi są Turkiewicz Maria, Turkiewicz Władysława, Turkiewicz Zofia.

Od niniejszego orzeczenia przysługuje odwołanie do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie za pośrednictwem Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Brzozowie w ciągu dni 30, licząc od dnia następnego po ukazaniu się niniejszego numeru Dziennika Urzędowego.

Podstawa prawna: Dekret z 27. VII. 1949 r. o przejściu na własność Państwa nie pozostających we faktycznym władaniu właścicieli nieruchomości ziemskich, położonych w niektórych powiatach województwa białostockiego, lubelskiego, rzeszowskiego i krakowskiego poz. 339/49 Dz. U., Rozporządzenie Min. Roln. i Ref. Roln. z 16. IX. 1950 r. w sprawie sposobu określenia przejmowanych na własność Państwa nieruchomości ziemskich w razie, gdy ich granice zostały zatarte, oraz trybu postępowania w przypadku, gdy właściciel nieruchomości jest nieznaną poz. 416/50 Dz. U., Ustawa z 20. III. 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej art. 16 i 37 poz. 130/50 Dz. U., Rozporządzenie Prezydenta Rzp. P. z 22. III. 1928 r. o postępowaniu administracyjnym poz. 341/28 Dz. U.

Za Prezydium Rady Narodowej  
**Krowiak Władysław**  
Z-ca Przewodniczącego Prezydium



Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wydział Prawny Rzeszów, ul. Tkaczowa 13  
Nr telef. 12-95.

Prenumerata roczna (ze skorowidzem)	18 zł.
Prenumerata półroczna	10 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza do 4 stron druku	— 0.90 zł.
Przy większej ilości stron o 0.30 gr. więcej od każdej drukowanej strony. — Ceny ogłoszeń o zagubionych dokumentach: ryczałt zł. 10.50 od jednego dokumentu, od każdego następnego po	1.50 zł.
Wpłaty z góry na konto „Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Rzeszowie“ — PKO Rzeszów Nr IX-515	
Cena egzemplarza niniejszego	1.50 zł

ODBIORCA:

*Biblioteka Jagiellońska  
Krowiak*