

# INFORMATOR URZĘDOWY

## powiatu gnieźnieńskiego

Wychodzi w środy i w soboty. Abonament wynosi kwartalnie 3 zł., mies. 1 zł. z odnosh. do domu.

Ogłoszenia przyjmuje się za opłatą 8 groszy od wiersza mm. (5 cm.) Ogł. petyt. lub tabel 12 gr.

Nr 35.

GNIEZNO, dnia 19-go maja 1934 r.

Rok 83.

### Ogłoszenie

dnia wyborów, godzinach głosowania, oraz o licznym podlegających wyborowi radców Izby Rzemieślniczej w Poznaniu i ich zastępców, ze wskazaniem zawodu każdego z nich.

Na podstawie par. 44 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16 lutego 1934 r. o ordynacji wyborczej\* do izb rzemieślniczych (Dz. Ust. R. nr. 19 poz. 157) ogłaszam co następuje:

W obwodzie wyborczym nr. 4 wybory do Izby Rzemieślniczej w Poznaniu odbywać się będą dnia 8 lipca 1934 r. (niedziela) od godz. 9 rano do 21 wieczorem w lokalu Obwodowej Komisji Wyborczej w Gnieźnie ul. Lecha nr. 6 (gmach Starostwa Powiatowego Gnieźnieńskiego).

Wyborowi podlega:

- 1 radca z zawodu ślusarskiego
- 1 zastępca z zawodu ślusarskiego.

Gniezno, dnia 15 maja 1934.

Przewodniczący Obwodowej Komisji

Wyborczej nr. 4 w Gnieźnie.

(—) S u s k i

P. Lecińskiego Bolesława rolnika mianuję komis. politysem gm. Siemianowo na czas trwania kadencji politycznych zarządów gmin wiejskich w miejscowości p. Józefa Winkla, który z tego stanowiska zrezygnował.

Gniezno, dnia 7 maja 1934 r.

Starosta Powiatowy:

(—) J. S u s k i.

### Obwieszczenie.

w sprawie tępienia ostu.

Stosownie do rozporządzenia Ministra Rolnictwa dnia 27. 3. 31 r. o tępieniu ostu (Dz. Ust. Nr. 41, poz. 363) ogłoszonego w Informatorze Urzęd. Nr. 38/31 i 35/32 r. polecam zarządom gmin aby:

bezwzględnie ogłosiły w sposób na miejscu praktykowany, że właściciele, użytkownicy i zawiadowcy gruntów obowiązani są osieć tępic przez wrywanie go z korzeniami, lub w inny sposób niszczyć tak, ażeby go całkowicie z gruntu usunąć, a przynajmniej nie dopuścić do zakwitnięcia, sprawdzały na miejscu w odpowiednich porach, czy obowiązek niszczenia ostu jest wypełniony i o wypadkach niewypełnienia donosiły za pośrednictwem Urzędów Wójtowskich Starostwu celem ukarania winnych.

Niewypełnienie obowiązku niszczenia ostu pomi-

mo przypomnienia będzie karane na podstawie art. 13 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 19. 11. 27. o zwalczaniu chorób roślin, oraz o tępieniu chwastów i szkodników roślin (Dz. Ust. Nr. 108 poz. 922).  
Gniezno, dnia 1 maja 1934 r.

Starosta Powiatowy:

w z.

(—) Szczepański,  
referendarz.

Nr. A. 71/70 — 34.

### Taryfy osobowe na Polskich Kolejach Państwowych.

Taryfy Normalne.

Normalne taryfy osobowe, obowiązujące na Polskich Kolejach Państwowych wynoszą 6,6 grosza za przejazd do 80 km. Powyżej 80 km., za następne kilometry dolicza się: do 400 km. — 4 gr/km., do 600 km. — 3,2 gr/km., zaś powyżej 600 km. — 2,4 gr/km. W pociągach pośpiesznych dopłata za strefy po 50 kilometrach oblicza się w wysokości 25% ceny pociągu osobowego.

Taryfy ulgowe.

Wśród szeregu taryf ulgowych na uwagę zasługują ulgowa taryfa podmiejska, do której wszyscy mają prawo. Stosuje się ona w lokalnych pociągach, wychodzących z kilkudziesięciu miast do osad podmiejskich, zasadniczo odległych od tych miast najwyżej o 80 km., w wielu jednak wypadkach i dalej. Kilometr jazdy w taryfie podmiejskiej kosztuje tylko 5 groszy.

Bilety Okresowe.

Oprócz biletów normalnych, na P. K. P. istnieją również bilety okresowe; odcinkowe, dla ogółu jeżdżącego często na określonym szlaku, a mianowicie: miesięczne, które kosztują tyle co 18 pojedynczych przejazdów,

sezonowe, czyli czteromiesięczne, obliczane jak 54 pojedynczych przejazdów i roczne, równające się 162 przejazdom. Korzystanie z takich biletów daje bardzo poważne zyski.

W pociągach podmiejskich bilety okresowe oblicza się według taryfy podmiejskiej. Urzędnicy nabywający je korzystają ze znacznych dalszych zniżek. A więc:

miesięczny bilet kosztuje tyle co 9 przejazdów normalnych, nie podmiejskich, sezonowy bilet kosztuje tyle co 27 przejazdów normalnych, nie podmiejskich,

roczny bilet kosztuje tyle co 81 przejazdów normalnych, nie podmiejskich.

Wypada to w okolicy podmiejskiej niemal zawsze taniej od abonamentu tramwajowego.

Młodzież szkolna, wykupując bilety miesięczne

pląci za nie cenę 4,5 przejazdu normalnych. Robotnicy za bilet tygodniowy płacą cenę tylko 3 przejazdów normalnych.

### Zniżki.

Kawalerowie orderu „*Virtuti Militari*”, oraz osoby odznaczone krzyżem i medalem Niepodległości, korzystają z ustępst do 80% ; znaczne ulgi mają też weterani z 1863 r. i inwalidzi W. P.

Coraz liczniejsze wycieczki, pielgrzymki, zjazdy, imprezy sportowe znalazły szerokie poparcie u władz kolejowych, które udzieliły im dalekosiężnych zniżek. Tak więc członkowie towarzystw turystycznych, uznawanych przez kolej, udający się grupami (złożonemi co najmniej z 10 osób) w podróż, korzystają z ulgi do 33%.

Wycieczki młodzieży szkół państwowych uzyskują każdorazowo 50% — 75% zniżki. Dla narciarzy — członków Polskiego Związku Narciarskiego, — zastosowano w sezonie zimowym również sporą ulgę, jaką jest narciarski bilet 1.000 kilometrowy. Wprowadzono również ogólnie dostępne wycieczkowe bilety powrotne dla wyjazdu w dniu przedświąteczne z większych miast pociągami osobowymi.

Przejazdy grupowe pielgrzymów do Częstochowy i Kalwarii Zebrzydowskiej, zgłoszone uprzednio na stacji wyjazdowej, korzystają z ulg w zależności od ilości osób.

Również ulgi mogą przysługiwać, po każdorazowym zgłoszeniu w Ministerstwie Komunikacji, wszelkim przejazdom powrotnym ze zjazdów naukowych, kulturalno — oświatowych, społecznych, turystycznych, gospodarczych i t. d. Komitety targów i wystaw mogą się tak samo ubiegać w Ministerstwie Komunikacji o zniżkowy powrót dla zwiedzających.

Pozatem wspomnieć należy o zimowych raidach narciarskich, które — niedawno zapoczątkowane — dały dobre rezultaty, wzmocniły pociągach popularnych, które zyskały olbrzymią popularność w całej Polsce.

### Pociągi popularne.

Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dn. 17. I. 1934 r., oraz dodatkowego rozporządzenia z dnia 24. III. 1934 r. uruchamiane są do miejscowości o znaczeniu turystycznym pociągi popularne. Pociągi te mogą być organizowane przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, bądź też przez biura podróży, towarzystwa turystyczne i krajoznawcze, lub inne organizacje i instytucje o charakterze społecznym. Pociągi winny być zamawiane we właściwych Dyrekcjach O. K. P. Przy zamawianiu pociągów wymagana jest kaucja w wysokości, oznaczonej przez Dyrekcje O. K. P. (minimalnie 50 zł.). Pociągi popularne mogą być uruchamiane zasadniczo tylko na niedziele lub święta, przy czym wyjazd winien nastąpić w niedzielę lub święto w godzinach porannych, a powrót do stacji z której pociąg wyszedł, tego samego dnia wieczorem. Przy wycieczkach na większą odległość, wyjazd może nastąpić w sobotę lub w dzień przedświąteczny. Opłaty za przejazd pociągami popularnymi przy liczbie uczestników wycieczki minimum 300 osób — pobierane są ze zniżką 60% od zeszlórocznej taryfy (obowiązującej do dn. 31. XII. 1933 r.), bez względu na szybkość pociągu popularnego, oraz ze zniżką 70% — przy liczbie uczestników minimum 400 osób. Uczestnik wycieczki pociągiem popularnym obowiązany jest zająć w nim miejsce na stacji wyjścia pociągu. Uczestnicy pociągu popularnego na zamówienie, przybywający koleją z miejscowości położonej dalej, niż o 50 klm. od stacji wyjścia pociągu — przy dojeździe do tej stacji wyjścia pociągu i przy powrocie, korzystają z tej samej zniżki, co przy przejeździe danym pociągiem popularnym. Podróźni jadący pociągiem popularnym, mogą

wziąć do przedziału 10 kg. bagażu, oraz przybory sportowe (namiot, składak, narty, saneczki i t. p.). Każdki przewozi się w wagonie bagażowym, za opłatą 1 zł. od sztuki.

W wyjątkowych wypadkach Ministerstwo Komunikacji zezwala podróżnym na przebywanie w nocleg w pociągu popularnym podczas postoju na stacji. nocleg w wagonie pobierana jest wówczas opłata 50 gr. od osoby, oraz po 1 zł. w zimie w razie grzewania pociągu.

### Państwowe linie autobusowe.

Ruch autobusowy w Polsce rozwinął się na szerszą skalę dopiero w latach powojennych. Ze względu na niewystarczającą rozbudowę naszej sieci kolejowej, stanowił on konieczne jej dopełnienie, zwłaszcza w okolicach pozabawionych kolei. Państwo w początku nie brało czynnego udziału w organizowaniu linii autobusowych pozostawiając to w zupełności prywatnie. Rola władz ograniczała się jedynie do nadzoru i kontroli i przestrzegania, aby odpowiednie przepisy regulujące ruch autobusowy były należycie stosowane.

Doświadczenie ostatnich kilku lat wykazały deficyty w funkcjonowaniu prywatnych linii autobusowych. Prywatny przedsiębiorca, naogół niezasobny, goniący za doraźnym zyskiem, nie spełnił pokładanych w nim nadziei. Autobusy krążyły nieregularnie i nie zawsze stosowały się do istniejących rozkładów jazdy. Wozy znajdowały się przeważnie w złym stanie, co było przyczyną niezliczonych katastrof. Najbardziej o jakichś szerszych planach nie było mowy.

Ten stan rzeczy skłonił Polskie Koleje Państwowe do zajęcia się sprawą komunikacji autobusowej. Postanowiły one zorganizować państwową komunikację autobusową na trasie Białystok — Zakopane, uzdrowić stosunki panujące w dziedzinie ruchu autobusowego.

W ciągu kilku nadchodzących tygodni uruchomiona zostanie państwowa komunikacja autobusowa na następujących liniach :

Warszawa — Ostrołęka — Łomża — Grajewo — Augustów — Suwałki. Warszawa — Zambrow — Żewo — Białystok — Grodno. Białystok — Grajewo — Białystok — Jeżewo — Łomża. Łomża — Zambrow — Białystok — Wołkowysk, Białystok — Zabudów — Bielsk — Białołęka, Warszawa — Modlin przez Szaulin, Warszawa — Zdobycz Robotnicza, Warszawa — Izabelin, Warszawa Babice, Warszawa Grójec — Ładom — Kielce — Kraków, Kielce — Busk — Solec — Szczucin, Kraków — Zakopane, Kraków — Bralin — Nowy Sącz — Krynica, Zakopane — Krynica (przez Szczawnicę).

Ogólna długość państwowych linii autobusowych wynosić będzie 1775 kilometrów.

Państwowe linie autobusowe zatrudnią około 1000 ludzi, zrekrutowanych z pośród pracowników Polskich Kolei Państwowych.

## Surowicę różycową dla świń

sprzedaje w każdej ilości bez recepty

**Centralna Apteka w Gnieźnie**  
ul. Chrobrego (naprzeciwko poczty) telef. 146.