

§ 2. Czas pracy poszczególnych pracowników — w myśl przepisów art. 1 i z zachowaniem przepisów art. 10 ustawy — winien wynosić w dni powszednie 8 godzin na dobę, w soboty 6 godzin na dobę, a ich odpoczynek niedzielny winien conajmniej trwać 24 godziny co tydzień.

§ 3. Zezwolenie na wprowadzenie pracy na trzy zmiany w poszczególnych tartakach wydawać będzie Inspektor pracy właściwego obwołu po przedstawieniu zaświadczenia organów Ministerstwa Robót Publicznych, że wydanie takiego zezwolenia potrzebne jest ze względu na odbudowę kraju.

§ 4. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej.

§ 5. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1922 r. i obowiązuje do dnia 1 listopada 1922 r.

Prezydent Ministrów:

Artur Śliwiński

Minister Pracy i Opieki Społecznej:

L. Darowski

578.

Rozporządzenie Ministra Skarbu

z dnia 11 lipca 1922 r.

w przedmiocie zmiany § 12 rozporządzenia z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnym.

Na zasadzie art. 21 rozporządzenia Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej (Dz. U. R. P. № 51 poz. 314) zarządza się co następuje:

§ 1. § 12 rozporządzenia z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnym (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 11 poz. 64) wraz z uzupełnieniem tegoż, zawartem w rozporządzeniu z dnia 7 kwietnia 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1922 r. № 30 poz. 249) otrzymuje następujące brzmienie:

„Wszystkie towary przywiezione z zagranicy winny być dostawione do najbliższego urzędu celnego i tam zgłoszone (zadeklarowane) w następujących terminach:

- a) w granicznych urzędach celnym nie później jak w ciągu trzech dni od dnia nadejścia;
- b) w wewnętrznych urzędach celnym nie później, jak w ciągu sześciu dni od dnia nadejścia.

Na przestrzeni pomiędzy linią celną a urzędem nie można towarów ani zatrzymywać ani składać, ani przeladowywać, z wyjątkiem wypadków koniecznej potrzeby.

Zgłoszenie celne (deklarację) powinna złożyć strona, t. j. osoba uprawniona do rozporządzenia towarem.

Za uprawnionego do rozporządzenia towarem uważa się wymienionego w liście przewozowym odbiorcę towaru, lub tego, który swoje uprawnienie do rozporządzenia towarem udowodni wykupionym kolejowym listem przewozowym, morskim listem przewozowym (connessement) lub prawomocną cesją.

Uprawnienia agencji celnych Polskich Kolei Państwowych do deklarowania towarów normują osobne przepisy (Dz. U. R. P. z 1920 r. № 12 poz. 67).

O ile po upływie oznaczonych wyżej terminów strona nie zgłosi towaru, urząd celny zarządza załatwienie czynności celnych z urzędu za pośrednictwem kolejowej agencji celnej.

Również urząd celny zarządza załatwienie czynności celnych z urzędu w wypadkach, gdy strona zgłosi towar do odprawy w ustalonym terminie, lecz nie zrzekłszy się w deklaracji prawa asystowania przy rewizji celnej (§ 19) nie zjawi się do wspomianej rewizji w ciągu trzech dni od daty zgłoszenia towaru”.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w siedm dni po ogłoszeniu.

Minister Skarbu:

Jastrzębski

579.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych

z dnia 12 lipca 1922 r.

określające kwalifikacje, wymagane od samorządowej służby drogowej.

Na zasadzie art. 17 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. № 6 poz. 32) zarządza się co następuje:

A. Personel techniczny (Inżynierowie i technicy).

§ 1. Kierownicy zarządów drogowych wojewódzkich, okręgowych, powiatowych lub miejskich, kierownicy robót przy utrzymaniu oraz przy budowie dróg lub mostów, winni posiadać wyższe wykształcenie techniczne. Za wyższe wykształcenie techniczne uważane jest ukończenie zakładów naukowych technicznych wyższych, wymienionych w art. 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 1920 r. o dodatkach za wysługę lat, względnie trzechlecia za studia wyższe i dodatku drożyznianego do płacy zasadniczej funkcjonariuszów państwowych (Dz. U. R. P. № 77 poz. 521).

§ 2. Personel techniczny pomocniczy, jak zastępcy kierowników zarządów drogowych okręgowych lub powiatowych, kierowników robót przy utrzymaniu oraz przy budowie dróg i mostów, personel techniczny biurowy i wykonawczy winien posiadać możliwie wyższe, a przynajmniej średnie wykształcenie techniczne.

Jako średnie wykształcenie techniczne uważane jest ukończenie średniej szkoły technicznej polskiej lub równorzędnej zagranicznej.

O równorzędności zagranicznych średnich szkół technicznych decyduje w każdym poszczególnym wypadku Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych.

Jako średnie wykształcenie techniczne uważa się również ukończenie kursów konduktorów drogowych przy b. Wydziale Krajowym we Lwowie, uzyskanie w Rosji przed 1 października 1917 r. tytułu technika komunikacji w Ministerstwie Komunikacji lub technika budowlanego z prawem prowadzenia robót budowlanych w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, wreszcie ukończenie takich kursów zawodowych, które Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych uzna za równorzędne z ukończeniem średniej szkoły technicznej.

§ 3. W razie braku odpowiednich kandydatów z wyższym wykształceniem technicznym, stanowiska kierowników zarządów drogowych okręgowych, powiatowych lub miejskich lub samodzielnych kierowników przy budowie dróg lub prostszej konstrukcji mostów mogą zajmować osoby ze średnim wykształceniem technicznym, o ile z zakresu techniki i administracji drogowej posiadają praktykę najmniej dziesięcioletnią.

§ 4. Personel techniczny drogowy, wymieniony w §§ 1, 2 i 3, winien złożyć w ciągu roku od daty powołania egzamin przed właściwymi ze względu na miejsce zamieszkania komisjami, które powoływane będą przez wojewodę.

Komisje egzaminacyjne składać się mają z dwóch urzędników Wojewódzkiej Okręgowej Dyrekcji robót publicznych o wyższym wykształceniu technicznym oraz z jednego urzędnika województwa z wykształceniem prawniczym.

W tych województwach, w których nie istnieją Okręgowe Dyrekcje robót publicznych, do komisji egzaminacyjnej powołuje wojewoda dwóch inżynierów drogowych ze służby drogowej państwowej, bądź z samorządowej, będących na poważniejszych stanowiskach w służbie drogowej w obrębie danego województwa i dobrze obznajmionych z ustawami i przepisami, stanowiącymi program egzaminu. Przewodniczy komisji stanowiskiem najwyższy członek komisji, w razie równości stanowisk — członek komisji, wyznaczony przez wojewodę.

§ 5. Egzaminy personelu technicznego drogowego, bez względu na ilość zgłaszających się kandydatów, którzy mają składać w województwie (Okręgowej Dyrekcji robót publicznych) stosowne podania o dopuszczeniu do egzaminu, winny odbywać się w styczniu, kwietniu, lipcu i październiku.

O terminie wyznaczonym przez województwo (Okręgową Dyrekcję robót publicznych) winno być zawnieszczone Ministerstwo Robót Publicznych.

§ 6. Na program egzaminu składają się:

1) znajomość kompetencji władz administracyjnych państwowych i samorządowych, zwa-

szcza działających w pierwszej i drugiej instancji;

2) znajomość ustaw, rozporządzeń i okólników władz państwowych i samorządowych, dotyczących się budowy i utrzymania dróg publicznych, jakoteż obejmujących przepisy porządkowe na tych drogach.

§ 7. Egzamin odbywa się ustnie. O wyniku rozstrzyga większość głosów.

O ile komisja egzaminacyjna uzna, że wiadomości egzaminowanego są niedostateczne, ma oznaczyć termin, w którym egzaminowany może być dopuszczony do ponownego egzaminu, względnie do zdawania egzaminu po raz trzeci.

Gdy egzaminowany w trzecim terminie nie wykaże odpowiednich wiadomości, winien być zwolniony ze służby drogowej.

§ 8. Od uchwał komisji egzaminacyjnej niema odwołania. Uchwała winna być spisana protokularnie i podana do wiadomości władzy samorządowej, przy której egzaminowany pełni służbę próbną.

Na podstawie uchwały komisji egzaminacyjnej wojewoda wydać ma egzaminowanemu stosowne zaświadczenie.

§ 9. Od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia wymieniony w §§ 1, 2 i 3 personel techniczny może być przyjmowany na stałą służbę (stabilizowany) tylko w tym razie, jeżeli odbędzie rok próbnej służby i złoży egzamin przepisany w §§ 4, 5, 6, 7 i 8 niniejszego rozporządzenia.

Egzamin nie obowiązuje tych funkcjonariuszy drogowych, którzy powołani zostali do stałej służby drogowej przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia.

B. Personel linjowy (dozorcy drogowi i mostowi oraz dróżnicy).

§ 10. Dozorcy drogowi i mostowi winni posiadać wykształcenie w zakresie przynajmniej czterech klas szkoły powszechnej lub równoznacznej, udowodnić przynajmniej jednoroczną służbę prowizoryczną drogową i ukończyć kursa dla dozorców drogowych, organizowane przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych lub przez związki samorządowe w porozumieniu z wymienionymi Ministerstwami.

Obwieszczenia w „Monitorze Polskim” i w prasie codziennej podadzą do powszechnej wiadomości czas i miejsce urządzenia powyższych kursów.

§ 11. Dozorcy drogowi i mostowi przed przyjęciem na służbę powinni przedstawić świadectwo lekarskie, że nie mają wad i braków fizycznych, któreby przeszkadzały do pełnienia służby drogowej.

§ 12. Dozorcy drogowi i mostowi, którzy nie posiadają kwalifikacji, wymienionych w §§ 10 i 11, nie mogą być mianowani na stałe (stabilizowani).

Wyjątek stanowią dozorcy drogowi i mostowi, którzy przed ogłoszeniem niniejszego rozporządzenia ukończyli czterdzieści lat życia, pozostają w służbie samorządowej prowizorycznej przynajmniej trzy lata i udowodnią dostateczne uzdolnienie.

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.

Nieznajomość 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.