

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

11 marca

№ 22.

Rok 1924.

Treść:	234. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach	315
	235. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.	317
	236. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lutego 1924 r. o zmianie granic miasta Żyrardowa, powiatu błońskiego.	318
	237. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lutego 1924 r. o rozszerzeniu granic miasta Chmielnika w pow. stopnickim	319
	238. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lutego 1924 r. w przedmiocie właściwości sądu dla uznania zaginionego cudzoziemca za zmarłego	319
	239. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24 stycznia 1924 r. o włączeniu wsi Zimny Źródł gminy Mazowsze powiatu lipnowskiego do gminy Obrowo tegoż powiatu	320
	240. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 lutego 1924 r. w sprawie częściowej zmiany rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 7 czerwca 1920 r. w przedmiocie wykonania ustawy z dnia 20 stycznia 1920 r. o obywatelstwie Państwa Polskiego oraz rozporządzenia Ministra b. Dzielnicy Pruskiej w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych z dnia 5 lutego 1921 r. w przedmiocie wykonania pomienionej ustawy na obszarze b. dzielnicy pruskiej	320
	241. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 lutego 1924 r. w przedmiocie zaliczkowego pokrywania kosztów leczenia chorych w szpitalach publicznych	320
	242. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 3 marca 1924 r. w przedmiocie zastosowania stałej jednostki do obliczenia należności kontrolnej od soli	321
	243. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 3 marca 1924 r. w przedmiocie reorganizacji urzędów skarbowych na obszarze miasta Wilna	321
	244. Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 6 marca 1924 r. o podwyższeniu taryfy osobowej na liniach Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich dróg żelaznych dojazdowych . .	321
	245. Rozporządzenie Ministra Reform Rolnych z dnia 10 marca 1924 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości o wykonaniu niemieckiej ustawy osadniczej na górnośląskiej części województwa śląskiego	322
	246. Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów w przedmiocie sprostowania błędów w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. o służbie przygotowawczej i egzaminie kandydatów na stanowiska wyższej służby administracyjnej	322

234.

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 18 lutego 1924 r.

o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach.

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. № 116, poz. 924), zarządza się co następuje:

§ 1. Drużyny konduktorskie otrzymują z uwagi na wydatki zwiększone podczas pełnienia służby przy pociągach: a) dodatek godzinowy, obliczony w stosunku do godzin rzeczywistej pracy, b) dodatek kilometrowy, zależny od ilości przejechanych kilometrów.

§ 2. Dodatek godzinowy oznacza się w punktach jak następuje:

A. Za czas służby w drodze przy pociągach: od 1 października 1923 r.
dla kierownika pociągu 1,2 punktu za godz.
„ konduktora bagaż. 1,— „ „ „
„ „ i hamulc. 0,9 „ „ „

Patrz ogłoszenie na stronie ostatniej.

od 1 stycznia 1924 r.

dla kierownika pociągu 0,7 punktu za godz.
 „ konduktora bagaż. 0,6 „ „ „
 „ „ i hamul. 0,54 „ „ „

B. Za czas służbowego pogotowia (dyżury, rezerwy):

od 1 października 1923 r.

dla kierownika pociągu i konduktora bagażowego
 0,65 punktów za godz.

dla konduktora i hamulcowego 0,56 punktów za godz.

od 1 stycznia 1924 r.

dla kierownika pociągu i konduktora bagażowego
 0,40 punktów za godz.

dla konduktora i hamulcowego 0,35 punktów za godz.

Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. № 116, poz. 924) na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata należności, przez odpowiednią liczbę punktów.

Należności wymienione w punkcie A) wypłaca się za czas rzeczywistej pracy przy pociągu. Jako czas przygotowania pociągu do jazdy, jak również czas oddawania po ukończonej służbie należy zaliczyć czas faktycznie spełnianej służby najdłużej jednak po jednej godzinie przed odjazdem, a po pół godziny po przybyciu pociągu.

Przy pociągach gospodarczych można zaliczać jako czas obejmowania najwyżej pół godziny.

To ograniczenie nie obowiązuje jednak konduktora bagażowego, który może zaliczać czas objęcia i oddania służby według rzeczywistości spełnionej pracy, o ile wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło na skutek zarządzenia dyżurnego ruchu.

W tym samym wymiarze punkt A) otrzymują godzinowe:

- drużyny za czas czekania w razie opóźnienia zapowiedzianego wyjazdu pociągu w okręgu swej siedziby służbowej, licząc od chwili objęcia pociągu,
- drużyny jadące od stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimkolwiek punkcie linii lub z powrotem po zdaniu służby przy pociągach, jednak tylko w połowie godzin rzeczywistej jazdy,
- drużyny za czas postoju na stacji krańcowej, trwającego nie więcej niż 3 godziny, licząc od chwili przybycia pociągu.

Stawki, wymienione w punkcie b), otrzymują drużyny za czas pobytu powyżej 3 godzin na stacji krańcowej poza okręgiem siedziby służbowej.

Przy obliczaniu dodatku godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie; czas pracy powyżej 30 minut liczy się za pełną godzinę.

§ 3. W razie delegacji poza okrąg siedziby służbowej, trwającej dłużej niż 3 dni, drużyny konduktorskie otrzymują oprócz przypadających należności godzinowych za czas pracy przy pociągach, normalne diety, zmniejszone o 25% za cały czas pobytu na innej stacji, licząc od dnia wyjazdu, aż do czasu powrotu do siedziby służbowej.

Przy delegacjach poniżej 3 dni diet tych nie zalicza się.

§ 4. Za czas służby przy pociągach ponad 200 godzin pełnowartościowej pracy miesięcznie, otrzymują drużyny konduktorskie, dodatek godzinowy, w podwójnej wysokości.

§ 5. Oprócz dodatku godzinowego za czas służby w drodze przy pociągach, wymienionego w § 2 pkt. A) niniejszego rozporządzenia, drużyny konduktorskie otrzymują począwszy od 1 stycznia 1924 r. dodatek kilometrowy, obliczony według kilometrów ilości przejechanych pociągami.

§ 6. Za podstawę obliczenia dodatku kilometrowego przyjmuje się przejazd (przebieg) pociągami towarowymi, przyczem przebieg 1 klm. pociągami towarowymi równa się przebiegowi 1,5 klm. pociągami osobowymi lub pospiesznymi. Pociągi mieszane, gospodarcze i wojskowe uważa się narówni z pociągami towarowymi.

Na kolejach lokalnych, na których pociągi osobowe kursują z chyżością najwyżej do 30 klm. na godzinę, uważa się pociągi osobowe narówni z pociągami towarowymi.

§ 7. Dodatek kilometrowy oznacza się w punktach za każde 10 kilometrów przebiegu pociągami towarowymi:

od 1 stycznia 1924 r.

dla kierownika pociągu . . . 0,95 punktu
 „ konduktora bagażowego . 0,8 „
 „ „ i hamulcowego 0,7 „

Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie drugim § 2 niniejszego rozporządzenia.

§ 8. Za przejazd w jednym miesiącu kalendarzowym więcej niż 1600 klm. pociągami towarowymi lub 2400 klm. pociągami osobowymi, względnie pospiesznymi, drużyny konduktorskie otrzymują za nadwyżkę kilometrów ponad tę ilość dodatek kilometrowy wymieniony w § 7 niniejszego rozporządzenia zwiększony o 25%. Za dalszy przebieg pociągami towarowymi ponad 2000 klm. lub pociągami osobowymi względnie pospiesznymi ponad 3000 klm. zwiększa się dodatek przewidziany w § 7 o 50%.

§ 9. W razie wykonywania przez drużyny konduktorskie podczas jazdy pociągami pracy przetokowej na linii, wypłaca się odnośnym konduktorom za czas wspomnianej pracy dodatek kilometrowy przewidziany w § 7 niniejszego rozporządzenia.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że 1 godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągami towarowymi. Dodatek kilometrowy otrzymują również drużyny konduktorskie w wypadkach przewidzianych w § 2 pkt. A b) niniejszego rozporządzenia jednak tylko w połowie wysokości określonej w § 7.

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

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 września 1923 r. w przedmiocie wynagrodzenia godzinowego drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. U. R. P. № 110, poz. 872), z dnia 4 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 113, poz. 908)

i z dnia 26 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 113, poz. 909).

Prezes Rady Ministrów
i Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Kolei Żelaznych: *Tyszka*

235.

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 18 lutego 1924 r.

o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. № 116 poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1. Drużyny parowozowe otrzymują z uwagi na wydatki zwiększone podczas pełnienia służby na parowozie:

- odatek godzinowy obliczony w stosunku do godzin rzeczywistej pracy,
- odatek kilometrowy zależny od ilości przejechanych kilometrów.

§ 2. Dodatek godzinowy oznacza się w punktach jak następuje:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie:

	od 1 października 1923 r.	od 1 stycznia 1924 r.
dla maszynisty	1.5 punkt. za godz.	0.9 punkt. za godz.
„ pom. masz.	1.2 „	0.7 „
„ palacza	1.— „	0.6 „

B. Za czas przetaczania parowozem:

	od 1 października 1923 r.	od 1 stycznia 1924 r.
dla maszynisty	1.2 punkt. za godz.	1.2 punkt. za godz.
„ pom. masz.	0.9 „	0.9 „
„ i palacza	0.9 „	0.9 „

C. Za czas pogotowia i postoju na stacjach parowozowni głównych i zwrotnych:

	od 1 października 1923 r.	od 1 stycznia 1924 r.
dla maszynisty	1.— punkt. za godz.	0.6 punkt. za godz.
„ pom. masz.	0.75 „	0.5 „
„ i palacza	0.75 „	0.5 „

Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów i wojska (Dz. U. R. P. № 116 poz. 924) na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata należności przez odpowiednią liczbę punktów.

Należności, wymienione w punkcie A), wypłaca się za cały czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, aż do oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

Jako czas przyjmowania i zdawania parowozu w parowozowni głównej, za który wypłaca się należności godzinowe, uważa się całkowity czas faktycznej służby.

Drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja), otrzymują dodatek godzinowy narówni z drużynami parowozów czołowych.

W tym samym wymiarze otrzymują dodatek godzinowy:

- drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy kursujące w pojedynczej lub podwójnej trakcji,
- drużyny parowozowe za przetaczanie wykonane parowozem od pociągu niezależnie od stacji na jakiej przetaczanie się odbyło,
- drużyny jadące na parowozie lub wagonie ze stałego miejsca służbowego, celem objęcia służby w jakimkolwiek punkcie linii lub z powrotem po oddaniu służby, jednak tylko w połowie godzin rzeczywistej jazdy,
- drużyny za czas postoju w parowozowni zwrotnej do 3 godzin, licząc od chwili przybycia pociągu (parowozu).

Należności wymienione w punkcie B) wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następczej drużynie.

Należności te zaliczać należy za przetaczanie dokonywane na stacji lub w obrębie torów trakcyjnych, warsztatowych, magazynowych i t. p. jakoteż na stacjach sąsiednich, z wyjątkiem przetaczania na stacjach zamiejscowych co do których obowiązuje godzinowe wymienione w § 2 punkty A i B).

Należności, wymienione w punkcie C), wypłaca się za czas spędzony w parowozowni zwrotnej powyżej 3 godzin aż do 24 godzin, licząc od chwili przyjazdu pociągu (parowozu) do stacji zwrotnej.

Po 24 godzinach pobytu w parowozowni zwrotnej otrzymują drużyny parowozowe, zamiast dodatku godzinowego, normalne djety.

Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiednimi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy według stawek pod B) o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linii — według stawek pod A).

Przy obliczaniu dodatku godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie; czas pracy powyżej 30 minut liczy się za pełną godzinę.

§ 3. W razie delegacji poza okrąg siedziby służbowej trwającej dłużej niż 3 dni, drużyny parowozowe otrzymują oprócz przypadających należności godzinowych za czas pracy na parowozie, normalne djety zmniejszone o 25% za cały czas pobytu na innej stacji, licząc od dnia wyjazdu, aż do czasu powrotu do siedziby służbowej.

Przy delegacjach poniżej 3 dni djety tych nie zalicza się.

§ 4. Za czas służby na parowozach ponad 200 godzin pełnowartościowej pracy miesięcznie, drużyny parowozowe otrzymują za pierwsze 50 godzin, ponad normalny wymiar 200 godzin, dodatek godzinowy w wysokości 225%, a za dalsze godziny w wysokości 250% dodatku godzinowego, określonego w § 2.