

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: *Tyszką*

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:

- dodatek godzinowy obliczony w stosunku do godzin rzeczywistej pracy,
- dodatek 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.

§ 5. Oprócz dodatku godzinowego za czas spędzony w drodze na parowozie, wymienionego w § 2 pkt. A niniejszego rozporządzenia, drużyny parowozowe otrzymują począwszy od 1 stycznia 1924 r. dodatek kilometrowy, obliczony według ilości przejechanych pociągami kilometrów.

§ 6. Za podstawę obliczenia dodatku kilometrowego przyjmuje się przebieg (przejazd) kilometrów pociągami towarowymi, przyczem przebieg 1 km. pociągami towarowymi równa się przebiegowi 1.5 km. pociągami osobowymi lub pospiesznymi.

Pociągi mieszane, gospodarcze i wojskowe uważane są narówni z pociągami towarowymi, jazdy luźnym parowozem oblicza się według tego rodzaju pociągu, do jakiego jazda parowozem została przyrównana.

Na kolejach lokalnych, na których pociągi osobowe kursują z chyżością najwyższą do 30 km. 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 maszynisty	1.2 punktu
„ pom. maszynisty	0.95 „
„ palacza	0.8 „

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

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

§ 9. Dodatek kilometrowy określony w § 7 niniejszego rozporządzenia otrzymują również drużyny parowozowe za czas służby przy pociągach gospodarczych na linii, oraz w wypadkach przewidzianych w § 2 pkt. A. i a), b), c) niniejszego rozporządzenia. W tym ostatnim wypadku (§ 2 pkt. A. i c.) wypłaca się tylko połowę dodatku kilometrowego.

Drużyny na parowozach popychających otrzymują dodatek kilometrowy wymieniony w § 7 niniejszego rozporządzenia w podwójnej wysokości.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że 1 godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym. W tensam sposób oblicza się przebieg kilometrów pociągami gospodarczymi, które pracują na stacji lub między sąsiednimi stacjami jednego węzła.

Za czas przetaczania parowozem, z wyjątkiem wypadku wymienionego w § 2 pkt. A. i b) niniejszego rozporządzenia oraz za czas służby przy pociągach gospodarczych, za który przewidziane jest wynagrodzenie godzinowe wymienione w § 2 pkt. B.

niniejszego rozporządzenia, nie dolicza się dodatku kilometrowego.

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

Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Rady Ministrów: z dnia 27 września 1923 r. w przedmiocie wynagrodzenia godzinowego drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. U. R. P. № 113 poz. 906), z dnia 4 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 113 poz. 907) i z dnia 26 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 113 poz. 910).

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

Minister Kolei Żelaznych: *Tyszka*

236.

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 25 lutego 1924 r.

o zmianie granic miasta Żyrardowa, powiatu błońskiego.

Na zasadzie art. 1 i 2 ustawy z dnia 20 lutego 1920 roku w przedmiocie zaliczania osad wiejskich w poczet miast oraz zmiany granic miast na obszarze b. zaboru rosyjskiego (Dz. U. R. P. № 19, poz. 92) zarządza się co następuje:

§ 1. Za terytorjum miasta Żyrardowa ma być uważany obszar zawarty w granicach następujących:

Granica północna: biegnie w kierunku północno-wschodnim: od punktu na drodze, prowadzącej z Żyrardowa do folwarku Sokóle, w odległości 450 metrów od granicy gruntów fabryki Żyrardów, linią długości 300 metrów do punktu na drodze z osady fabrycznej do wsi Wiskitki w odległości 350 metrów od punktu przecięcia wyżej wymienionych dróg; z tego punktu granicą pomiędzy gruntami fabryki Żyrardów i gruntami wsi Papiernia vel Piotrowina; granicą między gruntami fabryki Żyrardów i gruntami wsi Kozłowice Stare do szosy z Żyrardowa do Wiskitek; granicą pomiędzy gruntami wsi Teklin Stary i gruntami tejże wsi Kozłowice Stare; a następnie wsi Kozłowice Nowe do punktu przecięcia powyższej granicy z linią rozdziałową pomiędzy gruntami wsi Teklin Stary i Teklin Nowy.

Granica wschodnia: biegnie linjami łamanymi w kierunku południowo-wschodnim; od wyżej opisanego punktu przecięcia granic wsi Kozłowice Nowe i Teklin Stary i Nowy miedzą pomiędzy gruntami dwóch ostatnich do narożnika cmentarza katolickiego; dalej po granicy zewnętrznej tego cmentarza i gruntów folwarku Ruda Guzowska; od najdalej wysuniętego w kierunku południowo-wschodnim narożnika tegoż cmentarza, poprzez grunta folwarku Ruda Guzowska do najdalej na północno-zachód wysuniętego narożnika zagajnika, do folwarku Ruda Guzowska należącego; po granicy tegoż zagajnika do cmentarza żydowskiego; po zewnętrznej granicy cmentarza żydowskiego od najdalej na południowo-wschód wysuniętego narożnika