

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 2. sierpnia 1902.

**Treść:** (Nr 155 i 156). 155. Ustawa, którą uzupełnia się ustawę przemysłową postanowieniami, dotyczącymi się robotników, przy przedsiębiorstwach budowy zatrudnionych. — 156. Ustawa, którą uregulowany zostaje stosunek robotników, zatrudnionych przy budowach, przez koleje żelazne we własnym zarządzie wykonywanych, tudzież w kolejowych zakładach pomocniczych.

## 155.

### Ustawa z dnia 22. lipca 1902,

którą ustawę przemysłową uzupełnia się postanowieniami, dotyczącymi się robotników, przy przedsiębiorstwach budowy zatrudnionych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

#### Artykuł I.

W szóstej części ustawy przemysłowej (ustawa z dnia 8. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 22) wstawić należy po §ie 96 b) następujące postanowienia dodatkowe, dotyczące się robotników pomocniczych, przy przedsiębiorstwach budowy zatrudnionych.

**BB. Co się tyczy robotników pomocniczych, zatrudnionych w konsensowych przedsiębiorstwach budowlanych, tudzież w innych przedsiębiorstwach budowy.**

#### §. 96 c.

Postanowienie §u 88 a) stosowane będzie do przedsiębiorstw budowy kolei żelaznych i innych przedsiębiorstw budowlanych bez względu na osobę przedsiębiorcy, o ile w takowych przy wykonywaniu jednej budowy zatrudnionych jest więcej jak 20 robotników.

Względem robót budowlanych, wykonywanych przez rzeczzone przedsiębiorstwa, obowiązywać będą nadto postanowienia §§ów 96 a) i 96 b), te ostatnie nawet co do tych robotników, których nie zatrudniają bezpośrednio same przedsiębiorstwa bu-

dowy, lecz przemysłowcy, jakimi te przedsiębiorstwa posługują się do wykonania dotyczących robót.

#### Artykuł II.

Ustawa niniejsza zacznie obowiązywać w trzy miesiące po ogłoszeniu.

#### Artykuł III.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Ischl, dnia 22. lipca 1902.

**Franciszek Józef r. w.**

Koerber r. w.

Call r. w.

## 156.

### Ustawa z dnia 28. lipca 1902,

którą uregulowany zostaje stosunek robotników, zatrudnionych przy budowach, przez koleje żelazne we własnym zarządzie wykonywanych, tudzież w kolejowych zakładach pomocniczych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

#### Postanowienia ogólne.

#### §. 1.

O ile ustawa niniejsza nie zawiera odmiennych postanowień w tym względzie, stosunek robotników, zatrudnionych przy budowach, przez koleje żelazne

we własnym zarządzie wykonywanych, tudzież w kolejowych zakładach pomocniczych, do zarządów kolei żelaznych, ustanowiony będzie w granicach ustawami wytyczonych na podstawie dobrowolnej umowy. Jeżeli umowa taka nie przysłała do skutku, rozstrzygają postanowienia powszechnej księgi ustaw cywilnych i inne przepisy ustawowe.

### §. 2.

Przez budowy we własnym zarządzie rozumieć należy wszelkie roboty budowlane, poza obręb zwykłego utrzymania kolei w należyтым stanie wychodzące, które zarząd kolejowy wykonuje sam, przy pomocy osób u niego w służbie bezpośrednio zostających.

Przez zakłady pomocnicze kolei żelaznych, w pojęciu ustawy niniejszej, rozumieć należy przedsiębiorstwa, w których osoby, bezpośrednio w służbie zarządu kolejowego zostające, wykonują na rachunek tegoż zarządu roboty, służące wprowadzić do celów ruchu dotyczącej kolei, jednak nie dotyczące utrzymywania, zabezpieczenia lub bezpośredniego przeprowadzenia tegoż (np. ogrzewanie itp.).

Należą tu przedewszystkiem:

1. Zakłady do fabrykacji i naprawy środków przewozowych i urządzeń ruchu (warstwy itp.).

2. Zakłady do wytwarzania materiałów budowlanych i użytkowych, do celów kolejowych służących (kamieniołomy, szutrowiska, zakłady impregnowania drzewa, drukarnie biletów, zakłady litograficzne, kuźnie itp.).

3. Zakłady do oświetlenia.

Do innych przedsiębiorstw, przez koleje żelazne utrzymywanych, a podlegających ustawie przemysłowej lub ustawie górniczej, ustawa niniejsza zastosowania mieć nie będzie, chociażby nawet w zakładach tych były wykonywane roboty, zostające w jakimś rzeczowym związku z ruchem kolei żelaznych.

### §. 3.

Przez robotników w pojęciu ustawy niniejszej, rozumie się wszystkie osoby, bez względu na wiek i płeć, które zatrudnione są przy robotach budowlanych, we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, lub w kolejowych zakładach pomocniczych (§. 2), jednak nie mają przy dotyczącem przedsiębiorstwie kolejowem ani stałej ani prowizorycznej posady, nadanej im na podstawie statutów służbowych (pragmatyki służbowej itd.), dla tegoż przedsiębiorstwa obowiązujących.

Do urzędników niższych i sług, na stałej lub prowizorycznej posadzie zostających, w stosunku do których rzeczony statut służbowy obowiązują w całej swej rozciągłości, stosowane będą w razie użycia ich do robót budowlanych, we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, lub do robót

w kolejowych zakładach pomocniczych postanowienia §§ów 5—14 włącznie niniejszej ustawy; zresztą zaś postępować się będzie z takimi funkcjonaryuszami także i nadal według wewnętrznych przepisów służbowych, o których mowa w pierwszym ustępie.

### §. 4.

Przez zarządy kolejowe w pojęciu niniejszej ustawy rozumieć należy nietylko najwyższe władze administracyjne przedsiębiorstw kolejowych, lecz w szczególności także owe władze, względnie organa, które sprawują samoistne zawiadownictwo gałęzi służbowych, o które tu chodzi.

Zarządy kolejowe są obowiązane udzielać władzom w celu sprawdzania odpowiedzialności wszelkiego poparcia, jakiego takowe zażądataj.

## Pieczęta o robotników.

### §. 5.

Każdy zarząd kolejowy, zatrudniający robotników przy robotach budowlanych, we własnym zarządzie wykonywanych i w zakładach pomocniczych, winien w dotyczących pracowniach, tudzież przy maszynach, przyrządach i narzędziach, zaprowadzić i utrzymywać na własny koszt wszelkie urządzenia, które ze względu na naturę pracy lub miejsca, gdzie się ona odbywa, potrzebne są do ochrony życia i zdrowia robotników.

Każdy zarząd kolejowy obowiązany jest nadto tak roboty budowlane, we własnym zarządzie wykonywane, jak i postępowanie przy pracy w zakładach pomocniczych, urządzić w ten sposób, iżby zatrudnieni tamże robotnicy byli ile możności ochronieni od niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia.

Przedewszystkiem powinno być staraniem zarządu kolejowego, żeby maszyny, urządzenia do pracy i ich części, jakoto: koła rozpędne, transmisye, panewki, osi, elewatory, windy, kotły, aparaty elektryczne itd., tudzież rusztowania, otwory w podłogach itd., opatrzone były takimi urządzeniami ochronnymi, iżby robotnicy przy należytem wykonywaniu pracy nie łatwo mogli się narazić na niebezpieczeństwo.

Podobnie postarać się należy o stosowne urządzenia dla ochrony od pożaru, o bezpieczeństwo robotników na przypadek ognia, o pierwszą pomoc w nieszczęśliwych wypadkach i nagłych chorobach, a to przez utrzymywanie w pogotowiu handażów, środków do przewozu chorych itp., w potrzebnej ilości i odpowiedniej jakości. Dotyczące organa kolejowe powinny mieć zawsze staranie o to, żeby wszystkie urządzenia ochronne były uzupełniane i ulepszone, tudzież utrzymywane w dobrym stanie i pod należyтым nadzorem.

Do obowiązków zarządu kolejowego należy także staranie o to, żeby pracownice, znajdujące się

w zamkniętych ubikacjach, były podczas wszystkich godzin pracy ile możności jasne, czyste i wolne od pyłu, żeby odświeżanie powietrza odpowiadało zawsze ilości robotników i zastosowane było do przyrzędów do oświetlania i żeby zapobiegało zgubnemu wpływowi szkodliwych wyziewów.

Nadto postarać się należy ile możności o dostateczną ilość wody do picia, o wychodki, zastosowane do ilości robotników i do wymogów higieny, a o ile chodzi o zakłady pomocnicze, w których praca odbywa się w lokalach zamkniętych, także o przyrządy do mycia.

W większych zakładach pomocniczych powinny być w razie potrzeby urządzone poza pracowniami stosowne ubikacje do spożywania posiłku, które w zimnej porze roku należy opalać, tudzież szafki z kluczami do przechowywania odzieży robotników.

O ile pewne roboty połączone są z szczególnymi niebezpieczeństwami, zarząd kolejowy winien niezawisłe od regulaminu pracy (§. 30) wydać przepisy, w których zwrócić ma uwagę robotników na te niebezpieczeństwa, obznajomić ich ze zarządzeniami, dla uniknięcia takowych wydaniami, i zobowiązać ich do przestrzegania tych zarządzeń.

Przepisy te i zarządzenia, których zatwierdzenie zastrzeżone jest władzy nadzorczej, ułożone być winny w sposób dla robotników zrozumiały i przybite w pracowniach na stosownem, łatwo dostępnem miejscu, jakoteż utrzymywane zawsze w takim stanie, aby je można było łatwo odczytać.

Jeżeli zarząd kolejowy odstępuje robotnikom pomieszkania — bądź we własnych budynkach, bądź w budynkach całkowicie albo częściowo najętych — winien mieć staranie o to, żeby urządzenie tych pomieszczeń odpowiadało nie tylko wymogom higieny, lecz także względem na moralność.

Minister kolei żelaznych ma prawo wydać w drodze rozporządzenia, w miarę postanowień tego paragrafu, szczególne przepisy, dotyczące urządzeń przy budowach we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych i w kolejowych zakładach pomocniczych, niemniej też przyrzędów do pracy, maszyn i narzędzi, tudzież postanowienia względem tego, co zawierać mają przepisy o wykonywaniu robót, i to albo dla wszystkich albo tylko dla pojedynczych kategorii robót budowlanych lub zakładów pomocniczych z uwzględnieniem szczególnych właściwości tychże.

### Organa nadzorcze zarządów kolejowych.

#### §. 6.

Organa, sprawujące nadzór przy budowach we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych lub w zakładach pomocniczych, obowiązane są pouczać zatrudnione tamże osoby, pod ich nad-

zorem zostające, jak wykonywać mają roboty, i zwracać ich uwagę na szczególne niebezpieczeństwa, z jakimi połączona jest poruczona im praca. Niemniej też jest ich obowiązkiem zaznajamiać podwładnych sobie robotników ze środkami, zaprowadzonymi dla zapobieżenia tym niebezpieczeństwom i z manipulacją przy używaniu urządzeń obronnych do tego celu służących.

Osobom nadzorczym nie wolno przyjmować od robotników ani podarków pieniężnych ani innych upominków.

### Dzienny czas pracy.

#### § 7.

Przy budowach we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, tudzież w kolejowych zakładach pomocniczych, czas pracy bez wliczenia przestanków nie może wynosić więcej jak 11 godzin na dobę. O ile jednak w poszczególnych zakładach pomocniczych na zasadzie szczególnych przepisów służbowych (porządek pracy itp.) zaprowadzony był z dniem 1. czerwca 1902 krótszy czas pracy, takowy nie może być podwyższony.

Do robót pomocniczych, które właściwą pracę poprzedzają albo po niej następują (ogrzewanie kotłów, rozpalamie pieców, oświetlanie, sprzątanie), postanowienia powyższe stosowane nie będą, jednakże czas potrzebny do tych robót ograniczony być powinien do niezbędnego minimum.

Co się tyczy tych zakładów pomocniczych, w których ruch odbywa się bez przerwy i w których z tego powodu dozwolona jest praca niedzielna, Minister kolei żelaznych ma prawo uregulować czas pracy w drodze rozporządzenia w taki sposób, żeby umożliwić mienianie się poszczególnych party robotników.

Minister kolei żelaznych ma nadto prawo, o ile chodzi o zakłady pomocnicze, w których ze względów technicznych dziennego czasu pracy i przestanków dokładnie odgraniczyć nie można, ustanowić dla pewnych kategorii robotników w drodze rozporządzenia na miejsce nieprzekraczalnego czasu dziennej pracy — tygodniowe maximum. Ten tygodniowy czas pracy, bez wliczenia przestanków, nie może w przedsiębiorstwach zwyczajnych przekraczać sześciokrotnego wymiaru dziennego maksymalnego czasu pracy, a w przedsiębiorstwach o ruchu nieprzerwanym, z wliczeniem dozwolonej pracy niedzielnej, siedmiokrotnego wymiaru tegoż czasu. W rozporządzeniu, które w tym przedmiocie będzie wydane, uważać należy ile możności na to, żeby godziny pracy były w miarę faktycznych stosunków rozdzielone jednostajnie na poszczególne dni robocze i żeby dotyczący robotnicy mogli bez ograniczenia korzystać z przestanków, jakie wynikają z samej natury przedsiębiorstwa.

O ileby wskutek niespodzianych przeszkód, spowodowanych wypadkami elementarnymi lub nieszczęśliwymi przygodami, albo wskutek innych okoliczności naglących zaszła potrzeba zwiększenia pracy w celu utrzymania ciągłości ruchu kolejowego, przekroczenie ustanowionego powyżej maksymalnego czasu pracy może nastąpić bez szczególnego pozwolenia władz. Jeżeli służba wymaga zaprowadzenia nieprzerwanej pracy, należy się niezwłocznie postarać, żeby zatrudnionych robotników jak najrychle zastąpili inni i żeby takowym czas odpoczynku został stosownie przedłużony.

O potrzebie przedłużenia pracy winny jednakże zarządy kolejowe donieść niezwłocznie władzy nadzorczej, aby takowa mogła się przekonać, czy konieczność taka rzeczywiście zachodziła, tudzież sprawdzić, jak długo praca nadobowiązkowa odbywała się wogóle i ile godzin nadobowiązkowych wypadło na robotnika, a wreszcie unormować ilość tych ostatnich, gdyby tego było potrzeba.

We wszystkich innych przypadkach, w których zachodzi rzeczywista potrzeba usilniejszej pracy, można dzienny czas tejże, ustanowiony w ustępie pierwszym tego paragrafu, przedłużyć tylko za poprzedniem zezwoleniem władzy nadzorczej, i to nie tylko co się tyczy ogólnego jej trwania, lecz także co do ilości dziennych godzin nadobowiązkowych. Pozwolenia tego nie można udzielić na dłużej, jak na 12 tygodni w roku i najwięcej tylko na 2 godziny nadobowiązkowe dziennie.

O ile nie chodzi o stały personal służbowy, dla którego w regulaminach służby wydano jakies inne postanowienia w tym względzie, za godziny nadobowiązkowe należy się osobne wynagrodzenie.

### Przestanki w pracy.

#### §. 41.

Między godzinami pracy należy robotnikom dać stosowne przestanki dla odpoczynku, które razem nie mogą wynosić mniej jak półtóry godziny, z czego jedna godzina przypadać ma w porę obiadową.

Jeżeli czas pracy przed przestankiem obiadowym lub po nim wynosi 5 godzin albo mniej, w takim razie, z wyjątkiem godziny na obiad przeznaczonej, dalszy przestanek w dotyczącej połowie dnia roboczego nie jest niezbędnym.

Do pracy nocnej przepisy powyższe stosowane być mają w sposób analogiczny.

Dla poszczególnych kategorii robót budowlanych i zakładów pomocniczych, o jakich tutaj mowa, szczególnie zaś dla tych, w których przerwanie pracy, względnie ruchu, jest niemożliwe, może Minister kolei żelaznych wydać w miarę potrzeby szczególne postanowienia co do przestanków w pracy.

### Odpoczynek niedzielny i świąteczny.

#### §. 9.

W niedziele spoczywać ma wszelka praca przy budowach i w zakładach pomocniczych, o jakich mowa w niniejszej ustawie.

Odpoczynek niedzielny powinien się rozpoczynać najpóźniej o 6tej godzinie rano w niedzielę, i to jednocześnie dla wszystkich robotników każdej budowy, względnie każdego zakładu pomocniczego, i trwać najmniej przez 24 godzin.

#### §. 10.

Z postanowienia §u 9go są wyjęte:

1. roboty, potrzebne do utrzymania w czystości i w należytm stanie lokalów pracy i przyrządów fabrycznych, od których wykonania zawisa prawidłowe utrzymywanie przedsiębiorstwa w ruchu, a których w dniu powszednie bez znaczniejszej ujemy dla ruchu i bez niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia robotników wykonywać nie można;

2. potrzebny nadzór nad budowlami i zakładami pomocniczymi;

3. inne roboty przemijające, których odłożyć nie można, a które wykonane być muszą bądź ze względów publicznych, szczególnie zaś ze względów na powszechne bezpieczeństwo, bądź w celu utrzymania ruchu kolejowego bez przerwy, albo wreszcie w przypadkach nieodzownej konieczności.

#### §. 11.

Zarządy kolejowe, które używają robotników w niedziele do robót w §ie 10 wzmiankowanych, są obowiązane utrzymywać wykaz, w którym zapisywać mają za każdą niedzielę z osobna imiona zatrudnionych robotników, miejsce i czas ich zajęcia, tudzież rodzaj wykonywanego przez nich pracy. Wykaz ten przedłożyć należy na żądanie organom władzy nadzorczej.

Co się tyczy robót, w §ie 10, punkt 3, wzmiankowanych, zarząd kolejowy obowiązany jest nadto donieść jeszcze przed ich rozpoczęciem władzy nadzorczej, że takowe mają być wykonywane. Jeżeli potrzeba rozpoczęcia lub kontynuowania takiej roboty zajdzie dopiero w niedzielę, doniesienie do władzy nadzorczej zrobić należy natychmiast po ukończeniu roboty,

Doniesienia te są wolne od stempla.

#### §. 12.

O ileby roboty w §ie 10 wzmiankowane nie pozwalały robotnikom brać udziału w nabożeństwie przedpołudniowem, zarządy kolejowe są obowiązane dać każdemu z robotników, przy tych robotach zatrudnionym, następnej niedzieli tyle wolnego czasu, aby mogli pójść na nabożeństwo przedpołudniowe.

Jeżeli roboty powyżej wzmiankowane trwają dłużej jak 3 godziny, robotnikom przy nich zatrudnionym należy dać następnej niedzieli najmniej 24 godziny odpoczynku; gdyby zaś to ze względu na dotyczącą robotę nie było możliwe, można ten odpoczynek odłożyć na dzień powszedni albo też zastąpić go niezawisłe od odpoczynku nocnego dwurazowym sześciogodzinnym odpoczynkiem w dnie powszednie.

#### §. 13.

O ile chodzi o takie kategorie robót budowlanych, we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, tudzież kolejowych zakładów pomocniczych, które z natury swej nie pozwalają na przerwę w pracy lub na jej odłożenie, albo w których kontynuowanie ruchu i pracy w dnie niedzielne ze względu na potrzeby komunikacyjne lub na inne potrzeby publiczne okazuje się niezbędnem, minister kolei żelaznych ma prawo pozwolić w drodze rozporządzenia na odbywanie pracy także w niedzielę.

Jeżeli w zakładach pomocniczych, w nieprzerwanym ruchu zostających, pozwolono na odbywanie pracy niedzielnej, to takowa ograniczać się ma zawsze tylko do robót z ciągłością ruchu w bezpośrednim związku zostających; o ile zaś pozwolenia tego udzielono względem robót budowlanych we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, tudzież względem innych zakładów pomocniczych, co do których ten paragraf stanowi wyjątek, praca niedzielna obejmować może tylko roboty w rozporządzeniu dotyczącem wyraźnie dozwolone, podczas gdy wszystkie inne roboty powinny być zawieszane.

Postanowienia, normujące owe roboty, których odbywanie w niedziele będzie przy wzmiankowanych powyżej budowach i w zakładach pomocniczych dozwolane, tudzież warunki, pod którymi pozwolenie to będzie udzielane, opierać się będą, o ile chodzi o budowy i zakłady pomocnicze do jednej i tej samej kategorii należące, na tych samych zasadach i wydane będą z uwzględnieniem przepisów co do zastępczego dnia odpoczynku, zawartych w §ie 12tym.

Postanowienia te zaciągnąć należy do regulaminu pracy, względnie przybić takowe, w układzie dla robotników zrozumiałym, na stosownem, łatwo dostępnem miejscu, i mieć o to staranie, aby były zawsze czytelne.

#### §. 14.

W uroczyste dnie świąteczne, które dla każdego wyznania oznaczone będą w drodze rozporządzenia, dać należy robotnikom, z uwzględnieniem ich obrządku, tyle wolnego czasu, ile potrzebują na wzięcie udziału w nabożeństwie przedpołudniowem.

### Szkoły dla uzupełnienia wykształcenia przemysłowego.

#### §. 15.

Robotnikom, którzy nie ukończyli jeszcze ósmego roku życia, winny Zarządy kolejowe dać tyle wolnego czasu, aby im umożliwić uczęszczanie do powszechnych szkół dla uzupełnienia wykształcenia przemysłowego (względnie kursów przygotowawczych), tudzież do szkół dla uzupełnienia wykształcenia zawodowego, o ile takowe w miejscu ich zajęcia istnieją.

### Obowiązki robotników.

#### §. 16.

Obowiązkiem robotników jest wykonywać posłusznie wszelkie zlecenia służbowe, jakie otrzymują od przełożonych, przez zarząd kolejowy ustanowionych, zachowywać się przyzwoicie, dochowywać umówionych godzin pracy, wykonywać poruczone sobie usługi i roboty jak najlepiej, utrzymywać stosunki przemysłowe przedsiębiorstwa w tajemnicy, żyć z innymi robotnikami w zgodzie i obchodzić się dobrze z terminatorami.

W szczególności przestrzegać mają przepisów dla zapobieżenia nieszczęśliwym wypadkom i dla ochrony robotników i używać zawsze zaprowadzonych urządzeń ochronnych.

Do wykonywania robót, które mają służyć nie zakładowi kolejowemu, lecz innym celom, robotników zobowiązywać nie można.

### Wynagrodzenie za pracę i wypowiedanie.

#### §. 17.

O ile co do okresów wypłaty wynagrodzenia i co do terminu wypowiedania nie przysła do skutku jakaś inna umowa, rozumieć się będzie samo przez się, że wynagrodzenie ma być wypłacane tygodniowo, a wypowiedzenie następować winno obustronnie na 14 dni naprzód.

Gdyby zgodzono się na jakiś inny termin wypowiedania, takowy musi być dla obu stron równy, gdyż inaczej ugoda byłaby nieważna.

Z wyjątkiem przypadków w §§ach 37 i 38 przewidzianych, stosunek pracy robotników, którzy otrzymują wynagrodzenie od sztuki lub pracują w akordzie, nie może być rozwiązany ani ze strony zarządu kolejowego ani ze strony robotnika przed ukończeniem umówionej roboty.

Minister kolei żelaznych ma prawo ustanowić w drodze rozporządzenia nieprzekraczalne terminy wypłaty.

## Wyplata zarobku.

### §. 18.

Zarządy kolejowe obowiązane są płacić robotnikom ich zarobek gotówką i nie wolno im zamiast zarobku lub jakiejś części tegoż dawać robotnikom asygnacy na towary z pewnych sklepów lub magazynów (marek blaszanych, marek na środki żywności, kwitków itd.).

Jednakowoż wolno im, za zapłatą z góry oznaczoną i wszelki zysk wykluczającą, dawać robotnikom, którzy się na to zgodzą, pomieszkanie, światło i opał dla gospodarstwa domowego, tudzież odstępować im grunta do użytku i dostarczać bądź bezpośrednio, bądź przez sklepy z wiktuałami, wyłącznie tylko dla robotników kolejowych utrzymywane, środków żywności, jakich takowi potrzebują dla domu, i potrącać wartość tych korzyści i świadczeń od kwoty zarobku.

Taryfę, stanowiącą podstawę tych potrąceń, przybić należy w pracowni na stosownem, łatwo dostępnem miejscu i mieć o to staranie, aby była zawsze czytelna. Władza nadzorcza powinna taryfy te od czasu do czasu rewidować i w razie potrzeby poprawić.

Innych przedmiotów lub towarów, których powyżej nie wymieniono, osobliwie zaś napojów gorących, nie wolno wydawać robotnikom na rachunek zarobku.

Również nie wolno godzić się z robotnikami, żeby potrzeby swe pokrywali w pewnych sklepach; nie wolno także czynić wypłaty jakiejś części zarobku (zaliczki) zawisłą od tego warunku.

### §. 19.

Potrącenia z zarobku robotników dozwolone są nadto na cele następujące:

- a) na zwrot zaliczek;
- b) na wkładki do kasy chorych;
- c) na wkładki do zakładu prowizyjnego lub zakładu zaopatrzenia na starość;
- d) na konwencyonalne kary pieniężne (§. 36);
- e) na odkupienie owych narzędzi do pracy, które kolej robotnikom, zatrudnionym przy wzmiankowanych budowach oddała do użytku, a których zatrały takowi po ukończeniu roboty nie mogą w sposób wiarygodny wyłomaczyć.

### §. 20.

Zarobki tych robotników, których w rozumieniu §u 2 ustawy z dnia 29. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 68, nie można uważać za przyjętych stale, nie mogą dopóty uledeć ani zarządzeniom zabezpieczającym, ani egzekucyjnym, dopóki 1o dotyczący robotnicy nie pokończą swych prac lub usług i dopóki 2o nie upłynie dzień, którego bądź według §u 17go bądź

według szczególnej umowy, §em 17tym dozwolonej, (§. 3 ustawy z dnia 29. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 68) zarobek miał być wypłacony.

Wyjątek z tego prawidła zachodzi tylko wtedy, jeżeli chodzi o zabezpieczenie lub ściągnięcie a) podatków i opłat publicznych, licząc tu także dodatki, rozpisane na cele administracji publicznej, i należytości od przeniesienia majątku, b) opartych na ustawach roszezeń alimentacyjnych (§. 7 ustawy z dnia 29. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 68). Jednakże nawet w tych przypadkach zostawić należy zobowiązaniu do zapłaty połowę kwoty zarobku (artykuł IX. l. 10, ustawy wprowadzającej do ordynacyi egzekucyjnej z dnia 27. maja 1896, Dz. u. p. Nr. 78).

### §. 21.

Z wyjątkiem przypadków, oznaczonych w poprzednich paragrafach lub w innych szczególnych postanowieniach ustaw, nie wolno zarobku ani zatrzymywać, ani też w celu ściągnięcia lub zabezpieczenia jakichś roszezeń czegokolwiek z niego potrącać lub przy wypłacie brać w rachubę, i to bez względu na rodzaj pretensyi i na osobę rościciela. Stosuje się to przedewszystkiem do pretensyi zarządu kolejowego z tytułu szkód, wyrządzonych w pracowniach, maszynach, przyrządach itp.; niemniej też nie można sobie wymawiać zabezpieczenia takich pretensyi kaucją.

### §. 22.

Postanowienia kontraktowe i umowy, które sprzeciwiają się przepisom §§ów 18—21, są nieważne.

### §. 23.

Robotnicy, którym zarobionej kwoty wbrew przepisom §§ów 18—21 nie zapłacono gotówką, lecz w jakiś inny sposób, mogą każdej chwili żądać zapłaty swej należności gotówką, przy czem zarząd kolejowy nie może się zasłaniać tem, że im zamiast gotówki dał coś innego.

### §. 24.

Zarządy kolejowe są obowiązane oświadczyć robotnikom jeszcze przed przyjęciem ich do roboty, jak wysokie wynagrodzenie płacić będą za poruczoną im pracę, a zarobki rzeczywiście zapracowane wypłacać im winny albo w terminach ustawą lub rozporządzeniem wyznaczonych albo w okresach z góry umówionych. Jeżeli stosunek pracy rozwiązany zostanie przed upływem terminu zapłaty, w takim razie zarobek rzeczywiście zapracowany wypłacony być winien tego samego dnia, w którym nastąpiło rozwiązanie rzeczzonego stosunku.

## §. 25.

Zarządy kolejowe są obowiązane utrzymywać listy zarobków, w które zapisywane być mają następujące szczegóły: imię i nazwisko każdego robotnika, dzień wypłaty, umówiony wymiar zarobku, umówione premie i pobory w naturze, zarobki rzeczywiście zapracowane, szczególnie zaś wynagrodzenia, zapłacone za godziny pracy nadobowiązkowej, a nadto wszelkie potrącenia na rzecz zabezpieczenia na wypadek choroby, na zwroty zaliczek w gotówce, na konwencyonalne kary pieniężne, na pomieszkanie, środki żywności itd.

Władza nadzorcza ma prawo unormować układanie list zarobku za pomocą przepisów, przyczem uwzględnić powinna zachodzące faktycznie potrzeby.

Organom władzy należy na ich żądanie przedkładać listy zarobku w tem miejscu, gdzie takowe są złożone, i przechowywać je najmniej przez okres pięcioletni, licząc od chwili ostatniego wypełnienia.

**Książki robotnicze.**

## §. 26.

Każdy robotnik (§. 3) musi posiadać książkę robotniczą i nie wolno go bez takiej książki przyjąć do roboty.

O ile jednak chodzi o pilne budowy lub o takie, których wykonanie wymaga tylko krótkiego czasu, Minister kolei żelaznych ma prawo pozwolić na wyjątek z tego postanowienia.

## §. 27.

Względem książek robotniczych, o których tutaj mowa, obowiązują te same postanowienia, które w danej chwili stosowane są do książek robotniczych pomocników przemysłowych w ogólności, a do ich wystawiania i wypełniania w szczególności.

**Świadectwa.**

## §. 28.

Robotnikom, których wystąpienie ze służby nastąpiło w sposób prawidłowy, winny zarządy kolejowe wydać na ich żądanie świadectwa, potwierdzające, jaką pracą każdy z nich był zajęty i jak długo zajęcie to trwało, nadto zaś, gdyby ten lub ów robotnik tego zażądał, wyrazić w tem świadectwie także ocenę jego pracy i sprawowania się. Oplatę stemplową, której podlegają takie świadectwa, ponosić ma pracodawca.

Świadectwa takie nie powinny zawierać znamion, mających na celu kwalifikację robotnika w jakimś względzie, w samym świadectwie nie wyrażonym.

Na prośbę robotnika powinna władza gminna świadectwo takie uwierzytelnić, za co tenże nie jest

obowiązany płacić ani należności stemplowych ani żadnych innych.

Zarządy kolejowe, które wydania świadectwa odmówiły albo świadomie wydały robotnikowi świadectwo niezgodne z prawdą lub opatrzone znamionami, według ustępu 2. niedozwolonemi, ponoszą odpowiedzialność za wynikające stąd niekorzystne następstwa.

Co się tyczy terminatorów, dalsze przepisy zawarte są w §ie 52.

**Spisy robotników.**

## §. 29.

Przy wszystkich budowach, o których mowa w niniejszej ustawie, i we wszystkich zakładach pomocniczych utrzymywane być mają spisy wszystkich tamże zatrudnionych robotników, a to w formie książki, w której zarządy kolejowe zapisywać winny następujące szczegóły: imię i nazwisko, wiek, gminę przynależności, gminę, która wystawiła książkę robotniczą, chwilę wstąpienia do służby w przedsiębiorstwie kolejowem, imię pracodawcy, u którego robotnik na samym ostatku był zajęty, rodzaj zatrudnienia, kasę chorych, do której robotnik należy, i wystąpienie ze służby w przedsiębiorstwie kolejowem.

Spisy te przedkładać należy w miejscu, gdzie się je przechowuje, organom władzy, o ileby te ostatnie tego zażądały, i przetrzymywać je przez okres najmniej pięcioletni, licząc od chwili ostatniego wypełnienia.

Policyjnych przepisów meldunkowych ustawa niniejsza w niczem nie narusza.

**Regulamin pracy.**

## §. 30.

Dla robót budowlanych, we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, tudzież dla każdego zakładu pomocniczego, wydać powinien zarząd kolejowy regulamin pracy. W regulaminie tym oznaczona być ma chwila, od której ogłoszone w nim przepisy zaczynają obowiązywać, a nadto zawierać on winien następujące szczególne postanowienia:

- a) o rozmaitych kategoriach robotników, tudzież o sposobie zatrudniania robotników młodocianych i osób płci żeńskiej;
- b) o sposobie pobierania przepisanej nauki szkolnej przez robotników młodocianych;
- c) o dniach pracy, o pracy niedzielnej i o zastępczym dniu odpoczynku, o początku i końcu czasu pracy i przestanków w pracy, tudzież o mianowaniu się party robotników;
- d) o pracach i obowiązkach organów nadzorczych;

- e) o postępowaniu z robotnikami w razie choroby lub nieszczęśliwego wypadku;
- f) o terminie obliczania się z robotnikami, tudzież o terminie, sposobie i miejscu wypłaty zarobków;
- g) o konwencyonalnych karach pieniężnych, jakim podpadają robotnicy w razie przekroczenia przepisów regulaminu pracy, tudzież o wysokości tych kar, o sposobie ich wymierzania, ściągania i celu, na jaki się ich używa;
- h) o potrąceniach z zarobku i
- i) o terminie wypowiedzania, o rozwiązaniu stosunku pracy i o wystąpieniu robotnika przed czasem, tudzież o skutkach prawnych, z tego wynikających.

### §. 31.

Najpóźniej w 3 miesiące po ogłoszeniu niniejszej ustawy (§. 65) ułożone być muszą dla wszystkich budowli i zakładów pomocniczych, o których tutaj mowa, regulamina pracy, odpowiadające ustawie niniejszej, i przedłożone władzy nadzorczej do przegłędnięcia i zatwierdzenia.

Gdy chodzi o budowy i zakłady pomocnicze, należące do nowych przedsięwzięć kolejowych, względnie o budowy i zakłady pomocnicze, które należą wprawdzie do istniejących już kolei żelaznych, jednak mają dopiero wejść w życie, w takim razie — o ile nie stosuje się do nich zatwierdzony regulamin powszechny — ich regulamin pracy przedłożony być ma władzy nadzorczej najpóźniej na dni 14 przed rozpoczęciem się robót.

Także, ilekroć w regulaminie pracy zamierzone są jakieś zmiany, przedłożyć go należy władzy nadzorczej. Jeżeli chodzi tylko o zmiany nieznaczne, dostatecznym jest podać dotyczącą zmianę do wiadomości władzy nadzorczej dodatkowo, najpóźniej jednak w 8 dni po jej zaprowadzeniu.

### §. 32.

Przed przedłożeniem regulaminu pracy władzy nadzorczej należy robotnikom pełnoletnim, w dotyczącym zakładzie pomocniczym zatrudnionym, dać sposobność wydania opinii o treści regulaminu.

Postępowanie, jakiego przytem przestrzegać należy, będzie ustanowione w drodze rozporządzenia.

### §. 33.

Władza nadzorcza winna się przekonać, czy regulamin pracy odpowiada postanowieniom ustawy i czy uwzględnione są w nim należycie owe szczególne stosunki, jakie przy dotyczących robotach zachodzą.

O wyniku sprawdzenia przedłożonego regulaminu należy zarząd kolejowy uwiadomić, a w razie udzielenia zatwierdzenia zawezwać go, żeby w celu

opatrzania regulaminu, zatwierdzonego co do treści potwierdzeniem urzędowym, przysłał władzy nadzorczej dwa świeże egzemplarze, należycie podpisane. Jeden z tych egzemplarzy zostawia rzeczona władza u siebie, drugi zaś odsyła zarządowi kolejowemu.

### §. 34.

Jeden egzemplarz zatwierdzonego przez władzę regulaminu pracy przybić należy razem z dodatkami, w językach dla robotników zrozumiałych, na każdym miejscu, gdzie się praca odbywa, względnie w każdej pracowni, na stosownem i łatwo dostępnem miejscu, i to, o ile chodzi o nowe budowle we własnym zarządzie, jeszcze przed rozpoczęciem roboty, w innych zaś przypadkach niezwłocznie po otrzymaniu potwierdzonego egzemplarza od władzy nadzorczej; przybite egzemplarze utrzymywać należy zawsze w takim stanie, iżby je można łatwo odczytać.

Te ustępy regulaminów pracy, które nie ograniczają się tylko do dosłownego powtórzenia przepisów ustawowych lub innych obowiązujących postanowień, zaczynają obowiązywać względem budowli i zakładów pomocniczych, które mają dopiero wejść w ruch, z rozpoczęciem się roboty, natomiast regulamina innego rodzaju, tudzież dodatki do tychże, nie prędzej jak na dni 14 po ich przybiciu.

Zarządy kolejowe są obowiązane wszystkim robotnikom wręczyć zaraz po przybiciu, a robotnikom później przyjętym zaraz przy przyjęciu, po jednym egzemplarzu obowiązującego regulaminu pracy, i to w języku każdemu z nich zrozumiałym.

Odbiór regulaminu winien każdy robotnik potwierdzić pisemnie. Przez to pisemne potwierdzenie odbioru postanowienia regulaminu pracy stają się częścią składową kontraktu pracy, i to, o ile chodzi o robotników świeżo przyjętych, natychmiast, o ile zaś chodzi o robotników już dawniej przyjętych, po upływie terminu wypowiedzenia, jednak nie prędzej, aż minie okres w ustępie 2. oznaczony. Atoli robotnicy świeżo wstępujący mają prawo w przeciągu 24 godzin po pisemnem potwierdzeniu odbioru regulaminu odstąpić od kontraktu pracy bez wypowiedzania.

### §. 35.

Podania, wnoszone w celu przedłożenia władzy nadzorczej regulaminów pracy, tudzież dołączone do nich regulamina, są wolne od stempla.

## Konwencyonalne kary pieniężne.

### §. 36.

Konwencyonalne kary pieniężne, nałożone na robotników w razie przekroczenia przepisów regulaminu pracy, tudzież powód, z jakiego to nastąpiło, i dzień, którego karę wymierzono, wreszcie cel, na



jaki takowa ma być użyta, zapisywać należy w wykazie, który przeglądać mogą tak organa władzy nadzorczej, jak i robotnicy.

Nałożone kary pieniężne nie mogą w ogólności w jednym tygodniu przekraczać połowy dziennego zarobku. Tylko w przypadkach szczególnie karygodnej lekkomyślności, jak np. obchodzenia się ze środkami rozsadzającymi wbrew przepisom, tudzież zaniedbania obowiązku przy pilnowaniu kotłów parowych, maszyn parowych, dynamomaszyn lub przyrządów, których niefunkcjonowanie albo wadliwe funkcjonowanie spowodować może niebezpieczeństwo dla życia ludzkiego, można wymierzyć wyższe kary pieniężne.

Wszystkie kary pieniężne muszą być obracane na takie urządzenia, które służą powszechnemu dobru robotników. Te ostatnie oznaczone będą w drodze rozporządzenia.

Prawo zażalenia przeciw nałożeniu kary pieniężnej musi być robotnikowi, w granicach toku instancyi zarządu kolejowego, zastrzeżone.

### Rozwiązanie stosunku pracy.

#### §. 37.

Przed upływem okresu, na który robotnik na podstawie umowy wyraźnej lub dorozumianej został przyjęty, można go odprawić natychmiast bez wypowiedzenia tylko wtedy, gdy:

- a) przy zawieraniu umowy o robotę podszedł zarząd kolejowy przez okazanie fałszywej lub sfalszowanej książki robotniczej albo świadectwa, lub wprowadził rzeczony zarząd w błąd przez zamilczenie istnienia innego stosunku pracy, który go jednocześnie obowiązuje;
- b) okaże się w przeciągu pierwszego tygodnia po przyjęciu niezdatnym do umówionej roboty;
- c) oddaje się pijaństwu, a kilkakrotnie napomnienia nie skutkują;
- d) dopuści się kradzieży, sprzeniewierzenia, ucześnictwa w tych czynach karygodnych lub oszustwa;
- e) robotę, do której spełniania obowiązany jest na podstawie umowy, w niedozwolony sposób porzucił lub nie stanął do niej bez należytego wytłómaczenia się, albo zaniedbuje ustawicznie swe obowiązki (§. 16);
- f) namówił lub usiłował namówić robotników albo osoby, stale w służbie zostające, do nieposłuszeństwa w służbie, do nieporządnego życia lub do czynów niemoralnych albo ustawom przeciwnych;
- g) dopuścił się ciężkiej obrazy honoru, skaleczenia lub niebezpiecznej pogroźki względem przełożonych lub innych robotników;

h) dopuścił się rozmyślnego uszkodzenia jakiejś rzeczy większej wartości na szkodę pracodawcy.

Odprawienie przed czasem nie jest dozwolone, jeżeli przyczyna, takowe uzasadniająca, była dłużej jak tydzień znana zarządowi kolejowemu.

#### §. 38.

Przed upływem okresu, na który robotnika na podstawie wyraźnej lub dorozumianej umowy przyjęto, wolno mu porzucić robotę natychmiast bez wypowiedzenia tylko w następujących przypadkach:

- a) jeżeli nie może pracować dalej bez dowodnego uszczerbku dla zdrowia;
- b) jeżeli któryś z przełożonych dopuścił się wobec niego lub członków jego rodziny ciężkiej obrazy honoru, skaleczenia lub niebezpiecznej pogroźki, albo
- c) bądź robotnika samego bądź członków jego rodziny nakłania lub nakłonić usiłuje do nieporządnego życia albo do uczynków ustawom przeciwnych, względnie dopuszcza się naruszenia moralności wobec robotnika samego lub jego krewnych;
- d) jeżeli zarząd kolejowy zatrzymuje robotnikowi nieprawnie umówioną zapłatę lub takową w nieprawny sposób uszczupla lub narusza inne ważne postanowienia kontraktowe; za takie naruszenie ważnych postanowień kontraktowych uważać należy także tę okoliczność, jeżeli kolej korzysta ze skrócenia czasu pracy, aby robotnikom uszczuplić zarobek.

W przypadkach pod b) i c) wzmiankowanych porzucenie roboty przed czasem nie jest dozwolone, jeżeli dotyczący fakt znany jest robotnikowi dłużej jak tydzień.

#### §. 39.

Jeżeli zarząd kolejowy odprawia robotnika przed czasem, nie mając do tego prawnego powodu (§. 37), lub jeżeli zarząd sam albo jego organa nadzorcze dały robotnikowi powód do rozwiązania stosunku pracy przed terminem (§. 38), w takim razie będzie jego obowiązkiem wypłacić robotnikowi zarobek i inne umówione pobory za cały okres wypowiedzenia, względnie, gdy wypowiedzenie już nastąpiło, za pozostałą jeszcze część tego okresu.

#### §. 40.

Robotnikom, których odprawiono przed terminem w przypadkach w §ie 37 przewidzianych, należy się zarobek i inne umówione pobory tylko do dnia odprawienia.

## §. 41.

Jeżeli ruch jakiegoś zakładu pomocniczego, bądź z winy zarządu kolejowego, bądź z powodu jakiegoś przypadku ten zarząd bezpośrednio dotykającego, zostanie wstrzymany i wskutek tego zajdzie potrzeba rozwiązania stosunków z robotnikami przed terminem, w takim razie zarząd kolejowy jest obowiązany, gdyby nawet wstrzymanie to było tylko przemijające, wypłacić robotnikom zarobek i inne umówione pobory za cały okres wypowiedzenia, względnie, gdy wypowiedzenie to już nastąpiło, za pozostałą jeszcze część okresu wypowiedzenia.

## §. 42.

Umowy, które się sprzeciwiają przepisom §§ów 37—41, są nieważne.

**Wystąpienie przed czasem.**

## §. 43.

Jeżeli robotnik wystąpił przed czasem z roboty, nie mając do tego prawnego powodu (§. 38), w takim razie zarząd kolejowy ma prawo zawezwać go w przeciągu okresu wypowiedzenia, a najpóźniej do dnia 8, żeby w celu odrobienia umówionego czasu powrócił do pracy; jeżeli robotnik takiemu zawezwaniu nie uczyni zadość w przeciągu trzech dni, zarząd kolejowy ma prawo zażądać od niego za każdy dzień roboczy, wchodzący w skład niedotrzymanego okresu wypowiedzenia — najwięcej jednak za dni 14 — zwrotu w wysokości średniej płacy dziennej.

## §. 44.

Zarząd kolejowy, który przyjmuje robotnika do obowiązku, chociaż wiadomo mu było przy przyjęciu, że zobowiązanie tegoż względem ostatniego pracodawcy jeszcze nie ustało i że robotnik ten ostatni stosunek nieprawnie rozwiązał, niemniej też zarząd, który po dowiedzeniu się o takim nieprawem rozwiązaniu stosunku zatrzymuje robotnika u siebie, odpowiada za stratę, którą poprzedni pracodawca poniósł przez samowolne wystąpienie robotnika.

Poprzedniemu pracodawcy przysługuje także prawo zażądania w przeciągu okresu wypowiedzenia, najpóźniej jednak do dnia 8, aby robotnik, który samowolnie wystąpił, wrócił na resztę umówionego czasu do roboty.

**Spory, odnoszące się do pracy, nauki i zarobku.**

## §. 45.

O ile do rozstrzygnięcia sporów prawnych, odnoszących się do pracy, nauki i zarobku, a wynikających bądź między zarządami kolejowymi a robotnikami, zatrudnionymi w zakładach pomocniczych

lub przy budowach we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych, bądź między jednymi a drugimi robotnikami, powołane są sądy przemysłowe, o tem stanowią wydane w tym względzie szczególne przepisy.

Jeżeli sąd przemysłowy nie jest w takich razach sądem właściwym, spory tego rodzaju należą rzeczowo, bez względu na wartość przedmiotu spornego, do sądów powiatowych.

**II. Robotnicy młodociani i osoby płci żeńskiej.**

## §. 46.

Przez robotników młodocianych rozumie się w niniejszej ustawie takich robotników, którzy nie ukończyli jeszcze szesnastego roku życia.

**Ograniczenia w zatrudnianiu robotników młodocianych i osób płci żeńskiej.**

## §. 47.

Dzieci, które nie skończyły jeszcze lat 14, tudzież młodocianych osób płci żeńskiej (§. 46) nie wolno używać do roboty przy budowach we własnym zarządzie kolei żelaznych wykonywanych lub przy kolejowych zakładach pomocniczych. Robotników młodocianych męzkich, którzy przekroczyli już lat 14, a nie doszli jeszcze do lat 16, wolno używać tylko w warsztatach jako terminatorów, tudzież do takich lżejszych robót przy wzmiankowanych budowach, które nie szkodzą ich zdrowiu i nie tamują ich rozwoju fizycznego.

Osoby płci żeńskiej, po ukończeniu szesnastego roku życia, mogą być przy tych budowach używane tylko do lżejszych robót.

Pod jakimi warunkami osoby płci żeńskiej mogą być zatrudniane w zakładach pomocniczych, o tem postanowi Minister kolei żelaznych w drodze rozporządzenia.

Robotników młodocianych i osób płci żeńskiej nie wolno używać ani do pracy nocnej, tj. między ósmą godziną wieczorem a szóstą rano, ani do pracy nadobowiązkowej. Położnicom można pozwolić pracować dopiero po upływie 4 tygodni od położenia.

**Utrzymywanie w ewidencji pomocników młodocianych.**

## §. 48.

Zarządy kolejowe, zatrudniające młodocianych robotników w zakładach pomocniczych i przy budowach we własnym zarządzie wykonywanych, winni utrzymywać spis, który zawierać ma nazwiska, dzień urodzenia i miejsce zamieszkania tych robotników, jakoteż nazwiska i miejsce zamieszkania ich

rodziców, względnie opiekunów, wreszcie chwilę wstąpienia do pracy i wystąpienia z niej.

Wykaz ten przedkładać należy władzy przemysłowej, ilekroć tego zażąda.

Można go utrzymywać wspólnie ze spisem robotników, w §ie 29 przepisany, o ile ten ostatni zawiera przytoczone powyżej rubryki.

### III. Terminatorzy.

#### §. 49.

Za terminatora uważa się każdego, kto wstępuje do warsztatu kolei żelaznej w celu praktycznego wycuczenia się jednego z zajęć tamże uprawianych, i to bez względu na to, czy za pracę swoją pobiera zapłatę, czy nie.

Terminatorów można przyjmować tylko do roboty w warsztatach.

#### §. 50.

Za pryncypała terminatorów uważać należy przedsiębiorstwo kolejowe, a w zastępstwie tegoż kierownika warsztatu.

#### §. 51.

Do przyjmowania terminatorów, do czasu nauki i próby, do obowiązków terminatora i pryncypała, do rozwiązywania stosunku nauki przed czasem, wreszcie wypowiedzania i ustawiania kontraktu nauki, stosowane być mają w odpowiedni sposób obowiązujące w danej chwili postanowienia ustawy przemysłowej, z tym jedynie wyjątkiem, że sprawowanie nadzoru odbywać się ma według postanowień ustawy niniejszej.

### Świadcstwa dla terminatorów.

#### §. 52.

Gdy stosunek nauki ulegnie rozwiązaniu, zarząd kolejowy winien terminatorowi wysłać świadectwo za odbyty okres nauki i potwierdzić w niem, jakie było zachowanie się terminatora i jaki stopień wykształcenia nabył tenże w dotyczącem zajęciu rękodzielniczem.

Ważniejsze szczegóły tego świadectwa wpisać należy do książki robotniczej a miejscowa władza policyjna ma je potwierdzić bez opłat i bez stempla.

### IV. Przekroczenia i kary.

#### §. 53.

W razie przekroczenia przepisów, ustawą niniejszą dla zarządów kolejowych wydanych, ukarać należy owe osoby, na które stosownie do okoliczności faktycznych spada odpowiedzialność za przestrzeganie dotyczących przepisów (§. 4).

#### §. 54.

Kto postępuje wbrew przepisom §u 5go, ukarany będzie, o ile nie chodzi przy tem o czyn karygodny, wchodzący w zakres kompetencji sądów, za przekroczenie niniejszej ustawy, i to nietylko wtedy, gdy dotyczący czyn albo zaniedbanie sprzeciwia się jakiemuś zarządzeniu na zasadzie postanowień ustawy niniejszej wydanemu, lecz także w takim razie, jeżeli sprawca nawet bez szczególnego zarządzenia mógł wyrozumieć, że czyn jego lub zaniedbanie mogą narazić życie lub zdrowie ludzkie na niebezpieczeństwo.

#### §. 55.

Kto działa wbrew przepisom §§ów 6—9, 11—15, 18, 24—26, 29—31, 34, 36, 47 i 48 lub rozporządzeń i zarządzeń na zasadzie tych przepisów wydanych, albo też wbrew tym postanowieniom ustawy przemysłowej, które według §§ów 27 i 51 mają tu zastosowanie, ukarany będzie za przekroczenie ustawy niniejszej, o ile nie chodzi o czyn karygodny, wchodzący w zakres kompetencji sądów.

#### §. 56.

Przekroczenia, w §§ach 54 i 55 oznaczone, karane będą przez władzę nadzorczą niezawisłe od ewentualnego postępowania dyscyplinarnego w następujący sposób:

- a) naganą;
- b) karami pieniężnymi aż do kwoty płacy miesięcznej, względnie zarobku miesięcznego.

#### §. 57.

Przy wymierzaniu kar mieć należy uwagę na okoliczności obciążające i łagodzące, tudzież na to, jak wielka miała być korzyść, względnie szkoda, dla której przekroczenie popełniono.

#### §. 58.

Karygodność owych przekroczeń ustawy niniejszej, z którymi nie należy postępować według powszechnej ustawy karnej, ustaje przez przedawnienie, jeżeli przeciw sprawcy nie wytoczono śledztwa w przeciągu 6 miesięcy od dnia popełnienia przekroczenia.

### V. Władze i postępowanie.

#### Władza nadzorcza.

#### §. 59.

Nadzór nad wykonywaniem postanowień ustawy niniejszej jest rzeczą Inspekcji generalnej austriackich kolei żelaznych.

Zarządy kolejowe są obowiązane udzielać organom władzy nadzorczej, do wykonywania ustawy niniejszej powołanym, wszelkich wyjaśnień, jakie takowe uznają za potrzebne, i wykonywać zarządzenia tej władzy jak najściślej.

Organom władzy nadzorczej wolno wchodzić do wszystkich lokalów pracy, a w porze stosownej także do mieszkań, przez zarząd kolejowy robotnikom do użytku oddanych.

### Kary porządkowe.

#### §. 60.

Bez naruszenia praw i upoważnień, jakie przysługują Administracji państwa na zasadzie istniejących ustaw i poszczególnych koncesyi, może Generalna Inspekcja austriackich kolei żelaznych jako władza nadzorcza zmuszać przedsiębiorstwa kolejowe do wykonania niniejszej ustawy, tudzież rozporządzeń i przepisów na zasadzie tejże wydanych, karami porządkowymi aż do wysokości 5000 koron. Karę porządkową wolno nałożyć tylko po uprzednim zagrożeniu, jednak w razie potrzeby można ją powtórzyć.

### Rekursy.

#### §. 61.

Przeciw wszelkim zarządzeniom i orzeczeniom, wydanym przez Inspekcję generalną austriackich kolei żelaznych na zasadzie ustawy niniejszej, dozwolony jest rekurs do Ministerstwa kolei żelaznych.

#### §. 62.

Rekursy wnosić należy przez Generalną Inspekcję austriackich kolei żelaznych, i to w przeciągu dni 14 po doręczeniu zarządzenia lub orzeczenia.

Rekursy przeciw orzeczeniom karnym Generalnej Inspekcji austriackich kolei żelaznych mają skutek odwołujący.

### Złagodzenie i darowanie kary.

#### §. 63.

Ministerstwo kolei żelaznych ma prawo łagodzenia i darowania kary, gdy zachodzą powody na uwzględnienie zasługujące.

### Ściąganie kar pieniężnych i cel ich użycia.

#### §. 64.

Kary pieniężne mogą być ściągane w drodze egzekucyi sądowej.

Wszelkie kary pieniężne obracane być mają na takie urządzenia, które służą powszechnemu dobru robotników. Urządzenia te oznaczone będą w drodze rozporządzenia.

### VI. Postanowienia końcowe.

#### §. 65.

Postanowienie §u 31, ust. 1, niniejszej ustawy obowiązująć zacznie z dniem jej ogłoszenia, a pozostałe postanowienia w sześć miesięcy po ogłoszeniu.

#### §. 66.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych.

Ischl, dnia 28. lipca 1902.

**Franciszek Józef r. w.**

**Koerber r. w.**

**Wittek r. w.**