

145.

## Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 14 lutego 1923 r.

### w przedmiocie wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich.

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolei państwowych (Dz. U. R. P. № 65 poz. 430) zarządza się co następuje:

§ 1. Art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagradzania drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. U. R. P. № 99 poz. 660) zmieniony następnie § 2 rozporządzenia z dnia 12 sierpnia 1921 r. w przedmiocie zmiany rozporządzenia z dn. 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie przy parowozie (Dz. U. R. P. № 76 poz. 522) otrzymuje następujące brzmienie:

„Należytości godzinowe są następujące:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie.

Należytość tę wypłaca się za cały czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, aż do oddania parowozu do parowozowni (depot) względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej. Do opłaty za czas spędzony przy przyjmowaniu i zdawaniu parowozu w parowozowni głównej zalicza się całkowity czas służby, ustalony podług lokalnych warunków w poszczególnych Dyrekcjach kolei dla każdej parowozowni.

Do chwili unormowania tego czasu dla każdej parowozowni przyjmuje się rzeczywisty stan służby, potwierdzony przez administrację parowozowni w marszrucie.

Należytość tę wypłaca się w następującym wymiarze:

	z ważnością od 1 sierpnia 1921 r.	z ważnością od 1 września 1922 r.
Maszyniście	8 mk. za godzinę	12 mk. za godzinę
Pom. maszynisty	6 mk. 40 f. „ „	9 „ 60 f. „ „
Palaczowi	6 mk. „ „	9 „ „ „

W wypadku, kiedy drużyna składa się tylko z dwóch osób, a mianowicie z maszynisty i palacza, otrzymuje palacz, jeśli złożył już przepisany egzamin lub pełni czynności pomocnika maszynisty, wynagrodzenie godzinowe, przewidziane dla pomocnika. Drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja), korzystają z należytości godzinowych narówni z drużynami parowozów czołowych.

W tym samym wymiarze otrzymują wynagrodzenie:

a) drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy, kursujące w pojedynczej lub podwójnej trakcji,

- b) drużyny parowozowe za przetaczanie (manewrowanie) wykonane parowozem od pociągu, niezależnie od stacji, na jakiej przetaczanie się odbyło,
- c) drużyny konwojujące zimne parowozy,
- d) drużyny jadące na parowozie lub w 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.

B. Za czas przetaczania (manewrowania) parowozem.

Należytości te mają być wypłacane za cały czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Należytości te wypłaca się w następującym wymiarze:

	z ważnością od 1 sierpnia 1921 r.	z ważnością od 1 września 1922 r.
Maszyniście w kwocie	6 mk. 40 f. za godzinę	9 mk. 60 f. za godzinę
Pom. maszynisty lub palacza w kwocie	4 mk. 50 f. za godzinę	6 „ 75 „ „

Należytości 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 art. 3 punkt A. b).

Te same należytości według stawek pod B) wypłacane będą drużynom za postój w pogotowiu i rezerwie, o ile ta czynność nie zakończyła się objęciem służby na parowozie przy pociągu i wyjazdem ze stacji macierzystej.

Czas pobytu w parowozowni zwrotnej zużyty faktycznie na zdanie i odbiór parowozu, potwierdzony w marszrucie wynagradza się według stawek pod A) resztę zaś czasu spędzonego w parowozowni zwrotnej aż do 24 godzin, licząc od chwili przyjazdu, wynagradza się według stawek pod B).

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

Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiednimi stacjami jednego węzła, wynagrodzenie godzinowe według stawek pod B) o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje poza sąsiednimi stacjami, według stawek pod A)”.

§ 2. Art. 4 wymienionego w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. № 99 poz. 660) zmieniony następnie § 4 punkt a) i b) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1921 r. w przedmiocie ustalenia wysokości djet, wynagrodzenia-rozjazdowego oraz zwrotu kosztów podróży funkcjonariuszów państwowych (Dz. U. R. P. № 66 poz. 422) i § 6 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 maja 1922 r. w sprawie zmiany przepisów o djetach i kosztach podróży (Dz.

U. R. P. № 41 poz. 347) odnośnie drużyn parowozowych otrzymuje następujące brzmienie:

„Na czas pobierania dodatku drożynianego otrzymywać będą drużyny przewozowe uzupełnienie wynagrodzenia godzinowego wymienionego w art. 3 p. A. i B.

Uzupełnienie to następuje z ważnością od 1 września 1921 r. na obszarze b. zaboru rosyjskiego i austriackiego według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego, a na obszarze b. dzielnicy pruskiej — według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do IV klasy dodatku drożynianego, zaś z ważnością od 1 kwietnia 1922 r. także na obszarze tej ostatniej dzielnicy według mnożnika obowiązującego we wrześniu 1921 r. dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego.

Począwszy od 1 maja 1922 r. następuje to uzupełnienie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej według każdorazowego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego, zaś z ważnością od 1 września 1922 r. według każdorazowego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do II klasy dodatku drożynianego (załącznik 1, 2).

§ 3. Art. 6 wspomnianego w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Za czas służby na parowozach ponad 200 godzin miesięcznie, obliczonych według współczynnika 1, otrzymują drużyny parowozowe z ważnością od 1 sierpnia 1921 r. wynagrodzenie dodatkowe, a mianowicie: za 50 pierwszych godzin ponad powyższy wymiar 200 godzin w wysokości 125% a przy dalszych godzinach w wysokości 150% wynagrodzenia godzinowego wraz z odpowiednim uzupełnieniem.”

§ 4. Ustęp 3 punkt A i B art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. o wynagrodzeniu godzinowym drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. U. R. P. № 99 poz. 661) otrzymuje następujące brzmienie:

„A. Za czas służby w drodze przy pociągach.

Otrzymuje kierownik pociągu:

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 70 fen.	4 mk. za godzinę.
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
5 mk.	7 mk. 50 fen. za godzinę.

Konduktor pakunkowy (rozdawczy):

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 40 fen.	3 mk. 50 fen. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
4 mk. 50 fen.	6 mk. 75 fen. za godzinę.

Konduktor i hamulcowy:

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 10 fen.	3 mk. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
4 mk.	6 mk. za godzinę.

Tę samą stawkę otrzymują:

- 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 jakim bądź punkcie linii lub z powrotem po zdaniu służby przy pociągach, jednak tylko w połowie godzin rzeczywistej jazdy.

B. Za czas pogotowia (dyżuru, rezerwy).

Otrzymują kierownik pociągu i konduktor pakunkowy (rozdawczy):

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
0,90 f.	1 mk. 60 f. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
2 mk. 20 f.	3 mk. 30 f. za godzinę.

Konduktor i hamulcowy:

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
0,90 f.	1 mk. 40 f. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 sierpnia 1922 r.
2 mk.	3 mk. za godzinę

Te same stawki otrzymują drużyny za czas postoju powyżej 3 godzin na stacji krańcowej poza okręgiem siedziby służbowej.”

§ 5. Art. 4 wymienionego w § 4 rozporządzenia otrzymuje następujące brzmienie:

„Na czas pobierania dodatku drożynianego otrzymywać będą drużyny konduktorskie uzupełnienie wynagrodzenia godzinowego, wymienionego w art. 3.

Uzupełnienie to następuje z ważnością od 1 września 1921 r. na obszarze b. zaboru rosyjskiego i austriackiego według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego, a na obszarze b. dzielnicy pruskiej według mnożnika ustalonego; za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do IV klasy dodatku drożynianego, zaś z ważnością od 1 kwietnia 1922 r. także na obszarze tej ostatniej dzielnicy według mnożnika obowiązującego we wrześniu 1921 r. dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego.

Począwszy od 1 maja 1922 r. następuje to uzupełnienie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej według każdorazowego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożynianego, zaś z ważnością od 1 września 1922 r. według każdorazowego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do II klasy dodatku drożynianego, załącznik (3, 4)”.  
 „A. Za czas służby przy pociągach ponad 200 godzin miesięcznie, obliczonych według współczynnika 1, otrzymują drużyny konduktorskie z ważnością od 1 maja 1922 r. wynagrodzenie dodatkowe w wysokości 100% wynagrodzenia godzinowego wraz z odpowiednim uzupełnieniem.

§ 6. Za czas służby przy pociągach ponad 200 godzin miesięcznie, obliczonych według współczynnika 1, otrzymują drużyny konduktorskie z ważnością od 1 maja 1922 r. wynagrodzenie dodatkowe w wysokości 100% wynagrodzenia godzinowego wraz z odpowiednim uzupełnieniem.

§ 7. Przepisy rozporządzeń Rady Ministrów z d. 12 października 1920 r. w przedmiocie wynagrodzenia drużyn parowozowych oraz konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozach i pociągach (Dz. U. R. P. № 99 poz. 660 i 661) mają zastosowanie od 1 stycznia 1921 r. do drużyn parowozowych i konduktorskich w okręgu dyrekcji kolei państwowych w Gdańsku, zaś od d. 1 października 1921 r. także w okręgu dyrekcji kolei państwowych w Poznaniu.

Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy o wynagrodzeniu kilometrowem, mające zastosowanie na obszarze b. dzielnicy pruskiej.

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

Prezes Rady Ministrów: *W. Sikorski*

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:

*Ludwik Zagórny-Marynowski*

Załącznik 1 do § 3 rozp. Rady  
Min. z dn. 14.II 1923 r. poz. 145.

### TABELA

wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych  
(ważna od 1 maja 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupeł- nienie 1360%	Razem mk.
I. Za czas spędzony w drodze na parowozie:			
dla maszynisty . . . .	8.00	108.80	116.80
dla pomocnika maszynisty . . . . .	6.40	87.04	93.40
dla palacza . . . . .	6.00	81.60	87.60
II. Za czas przetaczania:			
dla maszynisty . . . .	6.40	87.04	93.40
dla pomocnika maszynisty lub palacza . . . . .	4.50	61.20	65.70

Wynikających z obliczenia jednostek fenigów poniżej 5 nie bierze się w rachubę, zaś od 5' wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę.

Załącznik 2 do § 3 rozp. Rady  
Min. z dn. 14.II 1923 r. poz. 145.

### TABELA

wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych  
(ważna od 1 września 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupeł- nienie 1530%	Razem mk.
I. Za czas spędzony w drodze na parowozie:			
dla maszynisty . . . .	12.00	182.60	200
dla pomocnika maszynisty . . . . .	9.60	146.88	160
dla palacza . . . . .	9.00	137.70	150
II. Za czas przetaczania:			
dla maszynisty . . . .	9.60	146.88	160
dla pomocnika maszynisty lub palacza . . . . .	6.75	103.28	110

Wynikające z obliczenia jednostki marek poniżej 5 zaokrągla się na pełne 5 mk., zaś od 5' wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę marek. Fenigów nie bierze się w rachubę.

Załącznik 3 do § 6 rozp. Rady  
Min. z dn. 14.II 1923 r. poz. 145.

### TABELA

wynagrodzenia godzinowego dla drużyn konduktorskich  
(ważna od 1 maja 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupeł- nienie 1360%	Razem mk.
I. Za czas służby w drodze przy pociągach:			
a) dla kierownika pociągu . . . . .	5.00	68.00	73.00
b) dla konduktora pakunkowego . . . . .	4.50	61.20	65.70
c) konduktora i hamulcowego . . . . .	4.00	54.40	58.40
II. Za czas służbowy gotowia:			
a) dla kierownika pociągu i konduktora pakunkowego . . . . .	2.20	29.92	32.10
b) dla konduktora i hamulcowego . . . . .	2.00	27.20	29.20

Wynikających z obliczenia jednostek fenigów poniżej 5 nie bierze się w rachubę, zaś od 5' wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę.

Załącznik 4 do § 6 rozp. Rady  
Min. z dn. 14.II 1923 r. poz. 145.

**T A B E L A**

**wynagrodzenia godzinowego dla drużyn konduktorskich  
(ważna od 1 września 1922 r.).**

	Stawka mk.	Uzupeł- nienie 1530‰	Razem mk.
I. Za czas służby w dro- dze przy pociągach:			
a) dla kierownika po- ciągu . . . . .	7.50	114.75	125.00
b) dla konduktora pa- kunkowego . . . . .	6.75	103.28	110.00
c) konduktora i ha- mulcowego . . . . .	6	91.80	100
II. Za czas, służbowy po- gotowia:			
a) dla kierownika po- ciągu i konduktora pakunkowego . . . . .	3.30	50.49	55
b) dla konduktora i ha- mulcowego . . . . .	3.00	45.90	50

Wynikające z obliczenia jednostki marek  
poniżej 5 zaokrągla się na pełne 5 marek, zaś  
od 5 wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę  
marek.

Fenigów nie bierze się w rachubę.

Liczba starszych asystentów, pobierających ten  
dodatek nie może przekraczać 10% ogólnej liczby  
tych asystentów.

§ 3. Wykonanie niniejszego rozporządzenia po-  
wierza się Ministrom: Skarbu oraz Przemysłu  
i Handlu.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w ży-  
cie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *W. Sikorski*

Minister Skarbu: *W. Grabski*

Minister Przemysłu i Handlu: *Stefan Ossowski*