

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	„ „ „

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 jakim bądź 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 łącznie; 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 tracą 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*
