

Nr 445.

Av herr **Leo m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 381, angående tillfällig lönereglering för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 381 angående tillfällig lönereglering för tjänstemän vid statens järnvägar, tillåta vi oss härmed väcka följande motion:

Den definitiva lönereglering för personalen vid bl. a. de verk, som omhandlas i Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition nr 381, som redan år 1914 ställdes i utsikt och som man då trodde skulle kunna genomföras år 1917 eller 1918, har som man finner ytterligare uppskjutits, och det nu föreliggande förslaget, som dock icke är avsett att träda i kraft förrän år 1919, är ett provisoriskt förslag.

Under sådana förhållanden och med hänsyn till den långt framskridna riksdagstiden kan möjligen ifrågasättas lämpligheten av att det oaktat framkomma med förslag till ändring av det nu framlagda förslaget, som för den för ändamålet tillsatta lönekommissionen tagit så lång tid att utarbета.

Å andra sidan synes det som man icke utan våda för det allmänna kan åsidosätta hänsynen till vad saken gäller för de statsfunktionärer, vars existens helt och hållet är beroende på de lönebelopp, som statsmakterna tillerkänna dem; ävenså, och icke minst hänsynen till statens eget intresse, av att vid resp. verk fästa en personal, som gör det möjligt att driva dessa betydande institutioner på ett för allmänheten betryggande och för statsverket mest ekonomiskt sätt.

De senaste årens erfarenhet har tydligt nog ådagalagt brister härutinnan, vilka icke enbart bero på kända kristidsförhållanden med åtföljande materialbrist m. m., ja kanske inte ens till övervägande del bero därpå, utan fastmer på de senaste årens stora personalbrist och underhålliga rekrytering. I varje fall framgår särskilt av järnvägssty-

relsens och även av departementschefens yttranden i ärendet, att de konstaterade rekryteringssvårigheterna och de högre kvalificerade tjänstemännens av ekonomiska skäl framtvingade benägenhet att lämna statstjänsten innebär en fara för statsverket, som med nödvändighet måste medföra ännu betänkligare konsekvenser för det allmänna än vad en tillfredsställande lönereglering skulle medföra, med hänsyn till den förut hårt betungade statsbudgeten.

Vad den sistnämnda synpunkten beträffar, kan man väl förstå departementschefens uttalade betänkligheter. Men å andra sidan hava dessa uttalats i sådan form och i sådant sammanhang med frågan i övrigt, som om departementschefen icke ogärna skulle se att riksdagen företog en ändring till det bättre i det framlagda förslaget, och sålunda även tog de därmed förenade ekonomiska konsekvenserna. Särskilt torde detta gälla frågan om förslagets retroaktiva verkan. Ett sådant yrkande torde därför vara välgrundat och även utan allt för stora betänkligheter kunna av riksdagen bifallas.

Beträffande övriga i denna motion ifrågasatta ändringar i den föreliggande propositionen torde vissa av dem möjligen framkalla större betänkligheter på grund av föreliggande omständigheter. I all synnerhet som departementschefen uttryckligen betonat, att förslaget är provisoriskt och icke avsett att verka prejudicierande vid den definitiva löneregleringen samt att han vid framläggandet av det föreliggande, enligt hans egen mening mindre tillfredsställande förslaget, stått inför valet att *antingen* framlägga detsamma i huvudsakligen det skick som det av 1915 års lönekommission överlämnats till Kungl. Maj:t, *eller* också uppskjuta detsamma ytterligare ett år.

Om nu, vilket också erkänts såväl av resp. verks styrelser som av departementschefen, det föreliggande förslaget överhuvudtaget är otillfredsställande, så är detta i synnerlig grad fallet beträffande lokomotivpersonalen. Det torde icke vara mer än en mening därom, att ingen annan grupp statstjänare i tjänsten haft så stora påkänningar av kris-tiden som just denna personal, på grund av de kända svårigheterna med otillräcklig och underhållig materiel och förbrukningsartiklar m. m. Och det borde icke vid närmare eftertanke kunna råda mer än en uppfattning därom, att, fränsett denna personals ansvarsfulla befattning i övrigt, det är en fråga av för statsverket så stor ekonomisk betydelse, med vilken grad av tjänstenit, kompetens och ekonomisk beräkning denna personal handhar och utnyttjar de stora värden i materiel och förbrukningsartiklar, att staten borde möjliggöra den förbättrade tjänsteställning som erfordras för att väcka och bibehålla dessa personliga och

för tjänsten viktiga egenskaper, utan allt för stor hänsyn till den direkta merutgift som detta skulle medföra, enär denna mer än väl komme att uppvägas av de indirekta besparingar detta utan tvivel skulle medföra för statsverket.

Vilka värden det enbart i detta fall gäller inses lätt, då man besinnar att 1917 års kostnader för förbrukade lokomotivmaterialier vid statsbanorna belöpte sig till ung. 54 miljoner kronor. Enbart några få procents besparing på detta konto skulle sålunda uppgå till betydande belopp som kom staten tillgodo.

Det synes sålunda som om ett bättre tillgodoseende av åtminstone lokomotivpersonalen, än vad det föreliggande förslaget avser, vore icke endast rätt och skäligt, utan även ur statsekonomisk synpunkt klokt. Så mycket mer som denna personal med rätta kan åberopa, att lokomotivpersonalen i Norge vid löneregleringen i juli 1917 erhöll avsevärt bättre löneförhållanden än vad Kungl. Maj:t här föreslår.

Styrelsen för Sveriges Lokomotivmannaförbund har också i underdånigt yttrande av den 6 april i anledning av lönekommissionens förslag framhållit detta, och även i den utförliga motivering som anförts i samband med vissa yrkanden om förbättring av lönekommissionens förslag påvisat, vilken missgynnad ställning lokomotivpersonalen erhållit vid varje lönereglering ända sedan år 1867. Då vederbörande utskott förmodligen kommer att taga del av yttrandet ifråga, torde det vara onödigt att här återupprepa detsamma. Det torde dock här med ett par sifferuppgifter böra framhållas, vilken väsentlig skillnad som föreligger mellan det sedan 1 juli 1917 vid Norges statsbanor gällande lönereglementet och det förslag, som är avsett att gälla för Sveriges statsbanor från och med 1 jan. 1919.

Enligt sistnämnda lönereglering vid Norges statsbanor erhåller en *lokomotiveldare* fr. o. m. $\frac{1}{7}$ 1917 en begynnelse- och slutlön av:

å dyraste ort kr. 2,020 och efter 8 år kr. 2,620

» billigaste ort » 1,960 » » 8 » » 2,560

Enligt Kungl. Maj:ts proposition skulle en *lokomotiveldare* vid Sveriges statsbanor erhålla en begynnelse- och slutlön av:

å dyraste ort kr. 1,990 och efter 12 år kr. 2,620

» billigaste ort » 1,620 » » 12 » » 2,160

Härav framgår att, utom den väsentliga fördelen att högsta eldarelönen vid Norges statsbanor erhålles 4 år tidigare, begynnelselönen i Norge å dyraste ort är 60 kr. *högre*, och å billigaste ort är såväl begynnelse- som slutlön resp. 340 och 400 kr. *högre* än Kungl. Maj:ts förslag för samma befattningshavare.

För *lokomotivförare* är skillnaden ännu större, i det begynnelse- och slutlön i Norge är:

å dyraste	ort	kr. 2,700	och	efter 8 år	kr. 3,500
» billigaste	»	» 2,700	»	» » »	3,500

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle lokomotivförare erhålla en begynnelse- och slutlön av:

å dyraste	ort	kr. 2,410	och	efter 9 år	kr. 3,450
» billigaste	»	» 1,980	»	» » »	3,060

En lokomotivförare vid Norges statsbanor erhåller således å dyraste ort 290 kronor mera i begynnelselön och 50 kronor mera i slutlön än en lokomotivförare å dyraste ort vid Sveriges statsbanor. Och då lokomotivförarelönen i Norge är lika på alla platser, så medför detta, att vid jämförelse med lokomotivförarelönen å billigaste ort vid Sveriges statsbanor, erhåller den norske statsbaneföraren 720 kronor mera i begynnelselön och 440 kronor mera i slutlön, än vad i den kungl. propositionen föreslås. Därtill erhålles slutlönen enligt det norska lönereglementet efter 8 år, alltså 1 år tidigare.

Även *lokomotivmästarna* vilka dels genom sin omedelbara befälsställning och dels genom att lokomotivmästaregraden utgör slutstadiet i befordringshänseende stå i nära samband med lokomotivpersonalen, hava blivit dåligt tillgodosedda i Kungl. Maj:ts löneförslag, om nämligen hänsyn tages till dessa befattningshavares ansvarsfulla tjänsteställning och obegränsade arbetstid. Och vid en jämförelse med motsvarande tjänstemäns löneförhållanden vid Norges statsbanor kommer man till samma resultat, som vid jämförelsen mellan resp. länders lokomotivpersonal.

En lokomotivmästare vid Norges statsbanor erhåller nämligen enligt förutnämnda lönereglering från 1 juli 1917 en begynnelse- och slutlön av:

å dyraste	ort	kr. 3,800	och	efter 8 år	kr. 4,800
» billigaste	»	» 3,800	»	» » »	4,800

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle en lokomotivmästare erhålla en begynnelse- och slutlön av:

å dyraste	ort	kr. 3,360	och	efter	12	år	kr. 4,800
»	billigaste	..	»	»	»	»	»	»
			2,880	»	»	»	»	4,320

En lokomotivmästare vid Norges statsbanor erhåller sålunda 440 kronor *mera* i begynnelselönen än vad en lokomotivmästare å dyraste vid Sveriges statsbanor skulle erhålla enligt Kungl. Maj:ts förslag. Beträffande slutlönen är denna visserligen i båda fallen lika, dock med den skillnad, att denna erhålles 4 år tidigare vid Norges statsbanor, alltså ett år tidigare än en lokomotivmästare vid Sveriges statsbanor skulle erhålla näst högsta lönen 4,500 kronor.

Därtill kommer att då lokomotivmästarelönen är lika på alla orter vid Norges statsbanor, så innebär detta, att vid jämförelse med en lokomotivmästare å billigaste ort vid Sveriges statsbanor, har den norske lokomotivmästaren i begynnelse- och slutlön resp. 920 och 380 kronor *mera*, varjämte den norske lokomotivmästaren — som förut nämnts — erhåller högsta lönen redan efter 8 år, alltså ett år tidigare än lokomotivmästaren vid Sveriges statsbanor erhåller en lön av 3,960 kronor.

Visserligen tillkommer beklädnadsersättning för dessa tjänstegrupper vid statens järnvägar, vilket icke tillkommer motsvarande grupper i Norge.

Men även med denna ersättning inberäknad, innebär Kungl. Maj:ts förslag en avsevärt sämre löneställning för här omhandlade befattningshavare, än vad som tillerkänts motsvarande tjänstekategorier vid Norges statsbanor. Och då såväl tjänsteförhållanden som klimat- och levnadsförhållanden äro i stort sett lika i de båda länderna, och Sveriges statsbudget och dess statsbanors avkastning säkerligen innebär minst lika stora förutsättningar att kunna nöjaktigt avlöna personalen, så finnes inget rimligt skäl för att här omhandlade personalgrupper sämre avlönas. I all synnerhet som just dessa personalgruppers personliga insats i trafikarbetet även efter kristidens slut kommer att bliva av mycket stor ekonomisk betydelse för verket, enär anskaffningskostnaderna för den materiel och förbrukningsartiklar, som av dem handhavas, icke inom en överskådlig framtid komma att återgå till de normala före kristiden gällande priserna.

Den kritik, som det föreliggande förslaget icke kan undgå, enär allt för många skäl för en sådan föreligga, drabbar egentligen lönekommissionen som icke mäktat åstadkomma ett bättre underlag för Kungl. Maj:ts proposition. Men trots detta hade man med fog kunnat förvänta några förbättringar eller i varje fall mera konsekvens i Kungl. Maj:ts förslag.

Då departementschefen däri framhåller, att de av lönekommissionen föreslagna avlöningsbeloppen otvivelaktigt utvisa, att den ifrågavarande löneregleringen icke kan betraktas som en bestående lösning, men att man på angivna skäl stått inför valet att *antingen* helt uppskjuta förslaget, eller *också* att framlägga ett förslag i allt väsentligt anslutande sig till kommissionens, och att man därvid föredragit det senare, så kan det obetingat medgivas att detta är riktigt, och att Kungl. Maj:t näppeligen haft någon annan utväg under föreliggande förhållanden. Och då därtill departementschefen uttalar, att han anser det nödigt att, så snart som möjligt efter det riksdagen fattat beslut i anledning av den provisoriska lönereglering som nu är ifrågasatt, upptaga frågan till ny prövning, under framhållande av synpunkter som måste anses innebära ett löfte om säker förbättring för berörda personal, så kan var och en även medgiva det riktiga och välbetänkta i ett sådant uttalande.

Så långt är allt gott och väl. Och personalen skulle antagligen även, förlitande sig på departementschefens löftesrika uttalanden i ärendet, och inseende de påpekade svårigheterna för Kungl. Maj:t att nu kunna åstadkomma någon *väsentlig* förbättring av kommissionens förslag ifråga om lönebeloppen, med mera jämnmod funnit sig i förslaget härutinnan trots det kännbara behovet av en betydande höjning av dessa lönebelopp redan nu.

Departementschefens i propositionen återgivna uttalanden i ärendet visa ju också i många avseenden en sådan grad av förståelse för personalen och dess berättigade krav, att de i och för sig måste på personalen verka lugnande för tillfället och förhoppningsfullt för framtiden.

Men då man så finner, att det i propositionen även medtagits sådana detaljer av lönekommissionens förslag, som ur statsekonomisk synpunkt otvivelaktigt kunna anses *oväsentliga*, men däremot för den därav berörda personalen äro av mycket stor betydelse, så utvisar detta en inkonsekvens, d. v. s. ett motsatsförhållande mellan ord och handling som i hög grad neutraliserar verkningarna av berörda uttalanden. Och det kan näppeligen förvåna att detta hos stora grupper av personalen framkallat en känsla av förstämning och misstro, som det i synnerhet under nuvarande brydsamma förhållanden borde vara statsmakterna angeläget att om möjligt avvända.

En sådan ur statsfinansiell synpunkt oväsenlig detalj, jämförd med löneregleringsfrågan i sin helhet, är utan tvivel den föreslagna ändringen av proportionen mellan lön och tjänstgöringspenningar för den del av statsbanepersonalen, som i arvode har 2,100 och därunder.

Det torde ur ekonomisk synpunkt för statsverket vara av ringa betydelse, om denna proportion ändras till föreslagna $\frac{3}{4}$ lön och $\frac{1}{4}$ tjänstgöringspenningar, eller bibehålles oförändrad med $\frac{4}{5}$ lön och $\frac{1}{5}$ tjänstgöringspenningar.

För den personal det närmast berör har däremot frågan en mycket stor betydelse, icke minst i psykologiskt hänseende, enär detta ändringsförslag uteslutande träffar personalen av lägre grad och därtill innebär en absolut försämring av nu gällande bestämmelser.

Det enda skäl, som av lönekommissionen anförts, för denna ändring är att därmed åstadkomma mera likformighet mellan respektive verks lönebestämmelser. Detta skäl som väl i och för sig kunde hava fog för sig, saknar dock i föreliggande fall varje berättigande, då kommissionen i övrigt såväl som Kungl. Maj:t betonat att löneförslaget är ett provisorium, som föranlett att man icke kunnat ingå på eljest ifrågasatta förändringar till det bättre.

Det måste onekligen betecknas som en inkonsekvens, att i propositionen å ena sidan uttala sig på sådant sätt, att personalen får det bestämda intrycket att det endast är den korta tiden som stått till förfogande samt löneregleringens provisoriska karaktär, som hindrat Kungl. Maj:t att företaga förbättringar, som eljest erkännas vara både behövliga och berättigade, och samtidigt å andra sidan utan vidare föreslå en förändring, som absolut innebär en försämring av nu gällande bestämmelser, och som ingen med fog kan påstå vara nödvändig på ärendets nuvarande provisoriska stadium.

Den personal det här gäller hyser därför den för övrigt helt naturliga uppfattningen, att då man av vissa angivna hänsyn icke kunnat vidtaga eljest berättigade förbättringar, så finnes inget rimligt fog för att företaga denna försämring, endast av det skälet att det medför en likformighet mellan verken, som man på andra viktiga punkter icke anser möjlig eller rättvis.

Och den misstämning detta medfört skärpes ytterligare därigenom, att Kungl. Maj:t icke heller ansett sig kunna gå med på det av järnvägsstyrelsen föreslagna tillägget till § 7 mom. 1 i avlöningsreglementet för statens järnvägar, att tjänsteman vid förflyttning till annan befattning på grund av avtagande syn eller hörsel eller i allmänhet antingen kroppsfel, som kan antagas hava uppkommit under tjänstetiden vid statens järnvägar, eller ock avtagande själs- eller kroppskrafter, må, i den mån järnvägsstyrelsen så prövar skäligt, erhålla gottgörelse för den minskning i honom vid förflyttningen tillkommande avlöningsförmåner, som kan uppkomma till följd av förflyttning.

Detta järnvägsstyrelsens förslag har i första hand tillkommit för att göra det möjligt för styrelsen att till lokomotivpersonal kunna ut-
anorda jämväl ersättning för förlorade lokomotivtjänstpenningar i vissa
sådana fall.

Järnvägsstyrelsen har nämligen ur trafiksäkerhetssynpunkt sett sig
föranlåten, att sedan maj månad 1914 vid ordinarie befordran av viss
personal, däribland lokomotivpersonalen, vid syn- och färgsinnesprövning
anbefalla en ny och skärpt provningsmetod, som dock icke ännu är i
lag eller förordning anbefalld. Och detta har medfört, att en hel mängd
av denna personal därvid blivit underkänd och avstängd från vidare be-
fordran och användning i den förut innehavda befattningen. I många
fall har detta drabbat icke endast extra ordinarie lokomotiveldare efter
att dessa genomgått föreskriven verkstadsutbildning och teoretisk spe-
cialutbildning samt ända till 4 à 6 års lokomotivtjänst, utan det har
även drabbat ordinarie eldare, som vid sådan prövning i och för ifråga-
satt befordran till ordinarie lokomotivförare blivit underkända, oaktat de
oförvitligt tjänstgjort å lokomotiv ända till 8 à 10 år, varav flera år
såsom tillförordnade lokomotivförare.

Dessa personer hava dock alla vid inträdet i järnvägens tjänst
genomgått den i lag anbefallda syn- och färgsinnesprövningen, en del
till och med upprepade gånger under tjänstetiden, och sålunda icke haft
känd anledning betvivla, att de icke skulle erhålla befordran i det yrke
varåt de med nit och redlighet ägnat de värdefullaste åren av sitt liv.

Järnvägsstyrelsen har också, i känslan av att det måste vara verkets
skyldighet att bereda dessa den ringa extra förmån, som ersättning jäm-
väl för mistade lokomotivtjänstpenningar innebär, på förnyad remiss
vidhållit sin i berörda syfte gjorda framställning, och det skulle blott
vara en enkel gärd av rättvisa, om riksdagen i detta fallet följde järn-
vägsstyrelsen.

Det har även framkallat en stark förstämning bland den lägre stats-
banepersonalen, att Kungl. Maj:t icke heller beaktat dess genom respektive
organisationer gjorda framställningar om utsträckt avdragsfri tjänst-
ledighet. Och även häri ser personalen en brist på förståelse, som anses
föga överensstämma med de uttalanden, som i propositionen göras om
nödvändigheten av att vid verket fästa en duglig och mönstergill
personal.

Även i detta fall måste det betecknas som en inkonsekvens i Kungl.
Maj:ts förslag, att å ena sidan påpeka, att ifrågavarande verk — i detta
sammanhang statens järnvägar — i högre grad än andra hava att med av-

seende å personalrekrytering konkurrera med den privata verksamheten, och å andra sidan icke ens taga så mycken hänsyn till ifrågavarande personalorganisationers framställningar som att åtminstone föreslå avdragsfri tjänstledighet i samma utsträckning, som dessa organisationer genom förhandlingar med Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening för motsvarande personal vid de enskilda järnvägarna lyckats utverka.

Den stora skillnaden mellan de högre och lägre tjänstemännens förmån i detta avseende kan icke utgöra ett bevis för, att behovet av avdragsfri tjänstledighet är dubbelt så stort hos alla grupper av tjänstemän av högre grad än vad det är för tjänstemän av lägre grad, enär trafikförhållandena numera fordra minst lika intensivt arbete och påpasslighet av flertalet grupper av lägre tjänstemän och behovet av tjänstledighet givetvis också i förhållande därtill. Ett ensidigt vidhållande av den stora skillnaden i denna förmånsrätt torde därför vara mindre välbetänkt, enär det allt för påtagligt och även orättvist markerar den stora klasskillnad, som förefinnes mellan tjänstemän av högre och lägre grad och som är ägnad att ytterligare befästa den underordnade personalens uppfattning, att dess arbete och betydelse för järnvägsdriften alltför litet undervärderas.

Beträffande särskilt maskinavdelningens personal från lokomotiveldaren till lokomotivmästaren är riktigheten av en sådan uppfattning lätt att bevisa med hänvisning till lönesiffrorna i respektive avlöningsreglementen under gångna år samt till det anmärkningsvärda förhållandet, att icke ens lokomotivmästarna ansetts böra uppflyttas till tjänstemän av högre grad. Så länge indelningen av personal i högre och lägre grad består, måste emellertid en uppflyttning av lokmästarna i högre grad anses befogad med hänsyn till deras maktpåliggande och i många fall helt fristående befällsställning över lokomotivstationer med en personal av ända till 100 å 200 personer.

Den efterreglering, som vid 1917 års riksdag beslutades med anledning av statsutskottets utlåtande nr 144 över Kungl. Maj:ts proposition nr 160 och som var avsedd att utjämna vissa av styrelsen uppmärksammade brister i avlöningsreglementet vid uppflyttning från extra ordinarie till ordinarie befattning, har kommit att verka högst ofördelaktigt. Bestämmelsen innebär ju, att en reglering av arvodet skulle äga rum för sådana tjänstemän av lägre grad, som vid konstituerandet till första ordinarie befattning vid statens järnvägar tilldelats avlöning understigande deras avlöningsförmåner inom verket såsom icke ordinarie vid befördringstillfället. Genom den avfattning tilläggsbestämmelsen fick, kringskars rätten för den ojämförligt största delen av befattningshavare

att få tillgodogöra sig denna bestämmelse, medan det fåtal som tillerkändes dylik rätt, på ett otillbörligt sätt bereddes fördelar.

Inom lokmannakåren kom regleringen att verka på sådant sätt, att den, som innehaft extra ordinarie tjänst minst sex år, erhöll rätt tillgodoräkna sig upp till tre år av sin tjänst som icke ordinarie, medan de, som innehaft samma tjänst, understigande sex år, icke erhöillo dylik rätt.

Fall kan påvisas, då eldare, som innehaft extra ordinarie tjänst i 5 år och 11 mån., således fått börja med första ordinarie lön, medan den, som varit extra ordinarie en månad längre, därigenom fått beräkna andra lön som ordinarie, och således i lönehänseende vunnit tre år.

Flera fall skulle kunna anföras, där bestämmelsen verkat ojämt. En ändring är således här behövlig, varför en sådan påyrkas.

Med anledning av vad vi sålunda anført, hemställes:

att begynnelsearvodet för lokomotivmästare fastställas till 3,000 kronor och stigande vart 3:dje år till respektive 3,300, 3,600 och 3,900 såsom högsta arvode efter 9 år;

att lokomotivmästare, som för närvarande anses såsom tjänsteman av lägre grad, måtte uppflyttas till tjänstemannabefattning av högre grad;

att lokomotivförare uppflyttas i samma lönegrupp som verkstadsmästare;

att lokomotiveldare uppflyttas i samma lönegrupp som reparatör m. fl., samt att arvodet för denna grupp fastställas till 1,600, 1,750, 1,900, 2,100 kronor;

att § 1 mom. 6 erhåller följande lydelse:

Arvode, med undantag av det till generaldirektören, till överdirektör, till överingenjör, till järnvägsfullmäktig och till överrevisor utgående, som överstiger 3,900 kronor, fördelas till två tredjedelar i lön och en tredjedel i tjänstgöringspenningar. Av arvode till belopp av 3,900 kronor och därunder intill 3,000 kronor utgöra tre fjärdedelar lön och en fjärdedel tjänstgöringspenningar samt av arvode å 3,000 kronor och därunder fyra femtedelar lön och en femtedel tjänstgöringspengar;

att § 4 mom. 3 första stycket må erhålla följande lydelse:

En var tjänsteman, som befordras eller i annan ordning förflyttas från en befattning till annan, erhåller i den nya befattningen såsom begynnelsearvode minst det arvode, som motsvaras i förutvarande befattning uppburen lön jämte den ersättning han uppbär för bestridande av tjänst i den vid befordran erhållna befattningen;

att ett tillägg till § 4 mom. 3 göres av följande lydelse:

»Tjänsteman må för uppflyttning i högre lönegrad än den lägsta tillgodoräkna sig, ej mindre sina intjänade tjänsteår som ordinarie, än även sådan tjänstetid såsom extra ordinarie tjänsteman efter fyllda 21 år, som överstiger tre kalenderår, häruti jämväl inräknad sådan tjänstetid, som enligt gällande bestämmelser tillgodoräknats för beräkning av avlöningsförhöjning såsom extra ordinarie»;

att i § 7 mom. 1 tredje stycket efter orden »ersättning för bostad och bränsle» införas orden »och för förlorade lokomotivtjänstpengar»;

att tjänsteman av lägre grad erhåller under de första 10 ordinarie tjänsteåren 20 avdragsfria permissionsdagar per år för enskilda angelägenheters skötande, och därefter 30 sådana dagar;

att löneregleringen må träda i tillämpning från och med 1 januari 1918.

Stockholm den 15 maj 1918.

Henning Leo.

Axel Gylfe.

Alfr. Werner.

Oscar Bogren.

Erik Röing.

Reinh. Eliasson.

Erik Fast.

