

## Nr 205.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående  
ändring i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens  
järnvägar; gifven Stockholms slott den 29 mars 1912.*

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att § 14 i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 må, räknadt från och med den 1 juli 1912, erhålla följande ändrade lydelse:

*»Tjänstemän å ångfärja.*

1. Tjänsteman å statens järnvägar tillhörig ångfärja åtnjuter arfvode enligt följande stat med däri angifna lägsta och högsta belopp för år räknadt.

	Arfvode	
	lägst kronor	högst kronor
<i>Tjänstemän af högre grad.</i>		
Befälhafvare <sup>1)</sup> .....	4,200	5,100
Förste styrman och reservbefälhafvare <sup>2)</sup> .....	2,400	3,300
Öfvermaskinist <sup>3)</sup> .....		
Andre styrman <sup>2)</sup> .....	1,800	2,700
<i>Tjänstemän af lägre grad.</i>		
Andre maskinist <sup>4)</sup> .....	1,800	2,700
Tredje styrman.....	1,200	1,800
Tredje maskinist .....		

	Arfvode	
	lägst kronor	högst kronor
Förhandseldare .....	840	1,200
Rorgångare.....		
Timmerman .....		
Eldare .....	780	1,020
Matros.....	720	960

1) Befälhafvare åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trälleborg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarfvode.

2) Förste och andre styrman åtnjuta för hvarje enkel resa, de tjänstgöra såsom befälhafvare, å routen Trälleborg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarfvode.

3) Öfvermaskinist åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trälleborg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarfvode.

4) Maskinist åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör såsom öfvermaskinist, å routen Trälleborg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarfvode.

2. Tjänsteman å ångfärja äger uppbära ersättning för bostad och bränsle jämlikt bestämmelserna i § 9 mom. 3 i detta aflöningsreglemente.

3. Ifrågavarande personal åtnjuter fri kost ombord enligt de närmare grunder, styrelsen bestämmer.

4. Tjänsteman å ångfärja af *lägre grad* erhåller beklädnadsersättning till visst årligt belopp jämte i vissa fall öfverdragskläder in natura, allt enligt reglemente, som af styrelsen fastställs.

5. Å ifrågavarande personal tillämpas i öfrigt bestämmelserna för annan distriktspersonal i detta aflöningsreglemente; dock att dyrorts-tillägg icke utgår till tjänsteman å ångfärja.

I fråga om arfvodesförhöjning för förhandseldare, rorgångare och timmerman gälla samma regler, som i § 4 stadgas för tjänsteman i styrelsen med lägsta arfvode under 1,200 kronor; och beträffande arfvodesförhöjning för eldare och matros samma regler, som i nämnda § stadgas för befattningshafvare vid distrikten med lägsta arfvode af 840 kronor.»

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas Riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Axel Schotte.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 29  
mars 1912.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,  
Statsråden: PETERSSON,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM,  
friherre ADELSWÄRD,  
PETRÉN,  
STENSTRÖM,  
LARSSON,  
SANDSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

Enligt § 14 i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 äger befälhafvare å ångfärja äfvensom förste och andre styrman, som tjänstgör som befälhafvare, för hvarje enkel resa, han tjänstgör, uppbära ett tilläggsarfvode af en krona och öfvermaskinist samt maskinist, som tjänstgör såsom öfvermaskinist, för hvarje enkel resa, han tjänstgör, dylikt arfvode af 50 öre. Vid bestämmandet af dessa belopp togs hänsyn till förhållandena å ångfärjerouten Malmö—Köpenhamn, den enda, som statens järnvägar ägde vid tiden för aflöningsreglementets upprättande. Sedan ångfärjelinjen Trälleborg—Sassnitz den 7 juli 1909 öppnats för trafik, hafva samma bestämmelser tillämpats äfven för personalen på denna linje.

Framställning  
från perso-  
nalen.

I en till järnvägsstyrelsen ingifven skrifvelse hafva nu ångfärjebefälhafvarna, styrmän, öfvermaskinister och andre maskinister å ångfärjorna »Konung Gustaf V» och »Drottning Victoria» anhållit om förhöjning af nämnda tilläggsarfvoden.

I sin skrifvelse framhålla de först, att tilläggsarfvodet på linjen Trälleborg—Sassnitz för år uppgår till knappast en tredjedel af de be-  
lopp, som årligen i medeltal utgå till motsvarande tjänsteförrättare å den väsentligt mindre Malmö—Köpenhamnsfärjan, samt anföra vidare, att orsaken till detta för personalen å linjen Trälleborg—Sassnitz ogynsamma förhållande är att söka dels i skillnaden i afståndet mellan Trälleborg—Sassnitz, å ena sidan, samt Malmö—Köpenhamn, å andra sidan, och dels däruti, att färjorna å Sassnitzrouten äro två och turvis i perioder om sex veckor upprätthålla trafiken å denna linje på så sätt, att den ångfärja, som ej är i trafik, upplägges för eftersyn i Trälleborg.

Att göra några jämförelser mellan arten och beskaffenheten af tjänstgöringen å de båda färjlinjerna anse sökandena knappast möjligt, enär trafik- och andra förhållanden å dessa linjer äro alltför olika. Tages däremot hänsyn till dels den dyrbarare fartygsmateriel, som trafikerar Trälleborg—Sassnitz-routen, Sveriges hufvudförbindelse med utlandet, dels den knappt tillmätta gångtiden och dels den omständigheten, att hälften af ordinarie turer utföres under natten, vore det ej för mycket sagdt, att det ansvar, som hvilade på tjänsteförrättarna å denna route, vore minst lika stort och den tjänstgöring, som af dem förrättades, minst lika värdefull för statens järnvägar som de å ångfärjan Malmö—Köpenhamn.

På grund af hvad sålunda anförts hemställa sökandena, att bestämmelserna i aflöningsreglementet § 14 mom. 1 angående tilläggsarfvode till vissa befattningshafvare å ångfärja måtte ändras därhän, att i sagda § nämnda befattningshafvare, som tillhöra Trälleborg—Sassnitz-routens ångfärjor, tillerkännas följande tilläggsarfvoden per enkel resa:

tj. f. befälhafvare .....	kr. 3: 50 och
» » öfvermaskinist .....	» 1: 75, samt

att ofvannämnda ökning uti dessa tilläggsarfvoden måtte få retroaktiv verkan från den 5 juli 1909, då första ångfärjeturen å denna linje utfördes.

Järnvägssty-  
relsen.

I skrifvelse af den 28 oktober 1911, hvarmed järnvägsstyrelsen öfverlämnat nyssnämnda ansökning, har styrelsen först framhållit det berättigade i, att ifrågavarande tilläggsarfvoden fastställas att utgå till

därtill berättigad personal å ångfärjerouten Trällebörg—Sassnitz med minst samma belopp för år som till motsvarande befattningshafvare å routen Malmö—Köpenhamn. Afståndet mellan Trällebörg och Sassnitz är 107 km., under det att afståndet Malmö—Köpenhamn är endast 30 km., således öfver  $3\frac{1}{2}$  gånger så stort för den förra routen som för den senare. På grund häraf kan en färja å routen Malmö—Köpenhamn göra ett afsevärdt större antal turer per år än å routen Trällebörg—Sassnitz. Under åren 1906—1910 har ångfärjan »Malmö» gjort i medeltal 1,373 enkla turer per år. Då stadgade trafikförhållanden å routen Trällebörg—Sassnitz inträdt, först sedan ångfärjan »Konung Gustaf V» i början af år 1910 insattes å routen ifråga, har järnvägsstyrelsen som jämförelse tagit ett års trafik å linjen Trällebörg—Sassnitz från och med oktober 1910 till och med september 1911. Under denna tid har hvardera af de båda svenska färjorna å denna route i medeltal gjort 471 enkla turer, d. v. s. antalet turer för en färja å routen Trällebörg—Sassnitz har utgjort per år ungefär en tredjedel af antalet turer för ångfärjan »Malmö». Med utgående från detta förhållande, som torde komma att fortfara, borde tilläggsarfvodena till personalen å Trällebörg—Sassnitzfärjorna utgå med cirka tre gånger så stort belopp för resa som till personalen å ångfärjan »Malmö», för att personalen å förstnämnda route skulle komma i åtnjutande af samma löneförmåner som personalen å ångfärjan »Malmö».

Emellertid är att märka, säger styrelsen, att tjänstgöringen å routen Trällebörg—Sassnitz är betydligt mera ansvarsfull och ansträngande än å routen Malmö—Köpenhamn. Fartygsmaterielen är dyrbarare och antalet däck- och maskinbefäl underställd personal betydligt större. Navigationen i hamnarna vid in- och utgående är svårare och färjornas fart afsevärdt högre. Hälften af de ordinarie turerna å linjen Trällebörg—Sassnitz utföres under natten, under det ångfärjan »Malmö» i regeln endast har dagtjänstgöring. Järnvägsstyrelsen finner det fördenskuil vara berättigadt, att personalen å linjen Trällebörg—Sassnitz erhåller relativt något högre ersättning än personalen å ångfärjan »Malmö». På grund af det ofvan anförda anser järnvägsstyrelsen de af däck- och maskinbefäl å Trällebörg—Sassnitzfärjorna i skrifvelsen föreslagna beloppen vara väl och rättvist afvägda.

I detta sammanhang framhåller järnvägsstyrelsen, att statens järnvägar hafva ett direkt intresse af, att de svenska färjorna i så vidsträckt mån, som förhållandena medgifva, tagas i anspråk. Beträffande routen Malmö—Köpenhamn sker nämligen fördelningen af fraktinkomsterna efter antalet af resp. färjor utförda turer, och beträffande Trällebörg—

Sassnitz gäller den öfverenskommelsen, att, om endera förvaltningens färjor under en tolfmånadersperiod utfört mer än hälften af slutsumman af turerna, skall den andra förvaltningen erlagga en viss öfverenskommen ersättning per tur för halfva antalet af öfverskjutande turer. Då personalen å de preussiska färjorna åtnjuter kilometerpenningar, har den intresse af att få göra så många turer som möjligt. Med hänsyn till nu nämnda förhållanden bör befälet å de svenska färjorna tillse, att dessa färjor göra minst lika många turer som de preussiska.

På grund af hvad sålunda anförts och då järnvägsstyrelsen håller före, att ifrågavarande aflöningsform visat sig vara till stor nytta för statens järnvägars ångfärjetrafik, har styrelsen hemställt, det tacktes Kungl. Maj:t till Riksdagen aflåta nådig proposition om ändring af bestämmelserna om tilläggsarfvodena i § 14 mom. 1 af nådiga aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 i så måtto,

*att* befälhafvare å ångfärja må åtnjuta såsom tilläggsarfvode för hvarje enkel resa han tjänstgör å routen Trälleborg—Sassnitz tre kronor 50 öre och å annan route en krona;

*att* förste och andre styrman å ångfärja må åtnjuta såsom tilläggsarfvode för hvarje enkel resa vederbörande tjänstgör såsom befälhafvare å routen Trälleborg—Sassnitz tre kronor 50 öre och å annan route en krona;

*att* öfvermaskinist å ångfärja må åtnjuta såsom tilläggsarfvode för hvarje enkel resa han tjänstgör å routen Trälleborg—Sassnitz en krona 75 öre och å annan route 50 öre;

samt *att* maskinist å ångfärja må åtnjuta såsom tilläggsarfvode för hvarje enkel resa han tjänstgör såsom öfvermaskinist å routen Trälleborg—Sassnitz en krona 75 öre och å annan route 50 öre.

Hvad beträffar ångfärjebefälets i ofvanberörda skrifvelse gjorda framställning om retroaktiv tillämpning af de sålunda föreslagna nya tilläggsarfvodesbeloppen från tiden för routens öppnande för trafik, ansåg sig järnvägsstyrelsen icke kunna tillstyrka denna del af deras hemställan.

Personalen.

I en till Kungl. Maj:t sedermera ingifven skrift hafva sökanterna i fråga om den retroaktiva tillämpningen af de föreslagna nya tilläggsarfvodena anført, att ett afslag härutinnan för dem innebär betydlig minskning af beräknad inkomst, och att samma skäl, som järnvägsstyrelsen framhållit för att visa det berättigade i att ifrågava-

rande personal å Trälleborg—Sassnitz-routen erhåller relativt högre — och ej såsom nu är fallet lägre — ersättning än personalen å ångfärjan »Malmö», förefunnits från den tidpunkt, då ångfärjelinjen öppnades för trafik.

Storleken af de belopp, som af sökandena komma att förloras, därest föreslagna tilläggsarfvoden ej komma att tillämpas retroaktivt, utgöra till och med oktober månad 1911:

för ångfärjebefälhafvare	G. T. Lysander	kr. 1,490: —
» »	C. E. Ljungberg	» 2,262: 50
» 1:e styrman och reservbefälh.	C. E. Ericson	» 580: —
» » » » »	E. H. Arvedson	» 410: —
» öfvermaskinist	C. A. Larsson	» 757: 50
» »	I. Ingelström	» 1,226: 50
» 2:dre maskinist	A. J. Paulsson	» 190: —
» » »	A. Rohlsson	» 235: —

Sökandena hemställa därför, det tacktes Kungl. Maj:t medgifva retroaktiv tillämpning från den tidpunkt, ångfärjelinjen Trälleborg—Sassnitz öppnades för trafik, för de tilläggsarfvoden, som Riksdagen, efter af Kungl. Maj:t aflåten proposition, eventuellt kommer att bevilja åt vissa befattningsinnehafvare å nämnda trafikléd.

I häröfver afgifvet utlåtande framhåller järnvägsstyrelsen, att styrelsen vid afgifvande af sitt föregående utlåtande i ärendet icke förbisett nyssnämnda synpunkt, men funnit densamma kunna med lika goda skäl åberopas i många andra fall, då löneförbättring medgifvits särskilda grupper af statsbanepersonal, utan att statsmakterna af sådan anledning medgifvit retroaktiv tillämpning af meddelade bestämmelser i berörda afseende. Styrelsen anser sig därför sakna anledning att frångå sin förut uttalade åsikt i den föreliggande frågan.

Järnvägsstyrelsen.

Med anledning af hvad i ansökningen yttrats därom, att ett afslag af densamma skulle för sökandena medföra minskning af beräknad inkomst, framhåller styrelsen, att samtliga sökandena, med undantag af Lysander och Larsson, antagits i innehafvande befattningar först sedan nu gällande aflöningsbestämmelser tillkommit, hvadan för deras vidkommande fog saknas för berörda påstående.

Departements-  
chefen.

Till belysning af framställningen i fråga ber jag först att få hänvisa till följande från järnvägsstyrelsen, på begäran, lämnade två tablåer:

Af svenska och preussiska ångfärjor utförda enkla resor å Trälleborg—  
Sassnitz-routen.

	1 9 0 9.				1 9 1 0.				1 9 1 1.			
	Svensk färja. <sup>1)</sup>		Tysk färja.		Svensk färja. <sup>2)</sup>		Tysk färja.		Svensk färja.		Tysk färja.	
	ordi- narie turer.	extra turer.	ordi- narie turer.	extra turer.	ordi- narie turer.	extra turer.	ordi- narie turer.	extra turer.	ordi- narie turer.	extra turer.	ordi- narie turer.	extra turer.
Januari .....	—	—	—	—	34	12	90	20	62	20	62	20
Februari .....	—	—	—	—	56	18	56	16	56	18	56	18
Mars .....	—	—	—	—	62	10	62	8	62	16	62	16
April .....	—	—	—	—	60	2	60	2	62	12	58	14
Maj .....	—	—	—	—	62	2	62	2	62	16	62	14
Juni .....	—	—	—	—	62	2	58	4	60	16	60	16
Juli .....	51	—	48	—	60	4	64	2	62	14	62	14
Augusti .....	34	—	90	—	64	6	60	8	60	22	64	20
September .....	60	16	60	22	58	26	62	24	62	24	58	26
Oktober .....	34	7	90	6	64	16	60	18	60	28	64	28
November .....	58	11	62	10	60	16	60	16	60	32	60	32
December .....	62	12	62	12	58	25	66	19	63	33	61	33
Summa	299	46	412	50	700	139	760	139	731	251	729	251

<sup>1)</sup> Routen öppnades för trafik den 7 juli 1909.

<sup>2)</sup> Ångfärjan »Konung Gustaf V» insattes i trafik den 14 mars 1910.



## Uppgift

öfver

tilläggsarfvoden till ångfärjebefälhafvare, reservbefälhafvare, öfvermaskinister och vikarierande öfvermaskinister.

	Summa antal turer	Befälhafvare	Reservbefäl- hafvare	Öfvermaski- nist	Vikarierande öfvermaski- nist
<b>»Malmö»</b>		kr.	kr.	kr.	kr.
1906.....	1,393	951	442	—	—
1907.....	1,585	977	608	171	76
1908.....	1,359	831	528	469,50	210
1909.....	1,347	942	405	473,50	200
1910.....	1,179*)	812	367	400	189,50
1911 $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$ .....	767	562	205	276	107,50
<b>»Drottning Victoria»</b>					
1909 $\frac{5}{7}$ — $\frac{31}{12}$ .....	345	345	—	147,50	25
1910.....	471	322	149	181,50	54
1911 $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$ .....	216	170	46	84	24
<b>»Konung Gustaf V»</b>					
1910 $\frac{14}{3}$ — $\frac{31}{12}$ .....	369**)	293	76	146	38,50
1911 $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$ .....	246	194	52	98	25

\*) Ångfärjan Malmö ur tjänst längre tid för reparation.

\*\*) Ångfärjan »Konung Gustaf V» insattes i trafik först den 14 mars 1910.

Af dessa tablåer jämte järnvägsstyrelsens ofvan refererade yttrande synes mig med all tydlighet framgå, att ångfärjepersonalen å linjen Trälleborg—Sassnitz icke erhåller det tilläggsarfvode, hvarpå den, i jämförelse med motsvarande personal å färjan Malmö—Köpenhamn, kan hafva anspråk. Jag ber äfven att få erinra om det förtroende, Trälleborg—Sassnitzrouten vunnit hos den trafikerande allmänheten, och den stegrade afkastningen af denna led, hvilket allt naturligtvis i ej ringa grad beror på det sätt, hvarpå personalen fyllt sina åligganden.

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 1 saml. 161 häft. (Nr 205.)

För att visa trafikens stegring ber jag att få meddela följande  
Öfversikt af ångfärjetrafiken å Trälleborg—Sassnitz routen under åren  
1909—1911.

	1909 *)	1910	1911
Antal enkla turer af svenska färjor .....	345	839	982
Antal enkla turer af tyska färjor .....	462	899	980
Antal resande.....	31,952	71,094	82,355
Il- och fraktgods från Sverige .....	19,240 ton	37,770 ton	38,135 ton
» » » till » .....	14,799 »	35,157 »	40,848 »
Däraf vagnslastgods från Sverige .....	18,336 »	35,241 »	36,011 »
» » » till » .....	11,782 »	28,303 »	32,970 »
Inkomster för Sveriges del .....	264,027 kr.	681,195 kr.	— **)
Utgifter » » » .....	187,111 »	608,392 »	564,826,92 kr.

\*) Ångfärjetrafiken började den 7 juli 1909.

\*\*) Den på Sverige fallande delen af inkomsterna för år 1911 kan ännu ej uppgifvas.

På grund af denna utredning och med särskild hänsyn till vikten af att personalens intresse för att de svenska färjornas turer bli så talrika som möjligt alltid hålles lifligt, anser jag den ifrågasatta höjningen af tilläggsarfvodet vara fullt befogad.

Hvad däremot beträffar retroaktiv tillämpning af den begärda arfvodesförhöjningen, vill jag erinra, att retroaktiv verkan icke plägar tilläggas förbättringar i aflöningsförhållanden. Så har t. ex. sådan verkan icke tillämpats ifråga om ändringar i telegrafverkets aflöningsreglemente, som beslutats af 1909 och 1910 års Riksdagar. I ett särskildt undantagsfall, i fråga om postverkets tjänstemän, har Riksdagen år 1909 medgifvit det nya aflöningsreglementet tillbakaverkande kraft, men detta torde hafva berott på den omständigheten, att förslag till aflöningsreglemente, afsedt att träda i kraft från och med år 1909, förelagts Riksdagen redan år 1908, men på grund af mellankommande hinder då icke hunnit behandlas. Jag finner mig således af principiella skäl förhindrad att tillstyrka framställningen i denna del. För att snarast möjligt undanröja den verkliga ojämnheten, som föreligger i förhållande till personalen på Malmö—Köpenhamnsfärjan, synes mig däremot hinder ej böra möta att låta förhöjningen träda i kraft den 1 juli innevarande år.

Tilläggsarfvodena för ångfärjepersonalen äro i viss mån jämförliga med milpenningarna för den åkande personalen. Jag ber därför att i

detta sammanhang få yttra mig angående ett af järnvägsstyrelsen uppgjort, för närvarande på Kungl. Maj:ts pröfning beroende förslag till ändring i bestämmelserna angående milpenningar.

Sedan 1893 års järnvägskommitté uttalat den åsikten, att de af kommittén angifna medelbelopp, hvartill milpenningarna under år 1892 uppgått, nämligen för lokomotivförare 609 kronor, för eldare 421 kronor och för vagnssmörjare 307 kronor, skulle komma att för respektive befattningshafvare utgöra de högsta belopp, hvartill deras inkomst af ifrågavarande slag finge uppgå, har 1897 års Riksdag i sin skrifvelse angående nytt aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar uttalat sin anslutning till denna kommitténs åsikt. I de grunder för beräkningen af milpenningarna, som 1897 fastställdes och fortfarande äro gällande, har också hänsyn tagits till detta uttalande af Riksdagen på det sätt, att ersättningen för lokomotivkilometer hastigt sjunker vid höjningen af medeltalet vagnsaxlar under månaden från 12 till 20 och sedan åter stiger, detta för att förekomma att snäll- och persontågslokomotivpersonal skulle erhålla milpenningar till alltför höga belopp.

Sedermera har äfven 1907 års Riksdag i sitt beslut angående ändring af samma aflöningsreglemente för personalen vid statens järnvägar erinrat om 1897 års Riksdags uttalande angående milpenningarna.

I det förslag till bestämmelser, som styrelsen nu framlagt, har likaledes hänsyn tagits till dessa Riksdagens uttalanden.

Det synes mig emellertid att den väg, hvarpå man sålunda slagit in, icke är fullt lycklig. Hvad Riksdagen åsyftat med sina uttalanden har tydligen varit, att icke milpenningarna skulle komma att stiga till alltför höga belopp. Såsom en skälig norm för dessa belopp har Riksdagen då använt de genom 1893 års kommitté erhållna medeltalen. Däremot torde man icke gärna hafva velat fastslå, att dessa belopp för all framtid och under alla förhållanden skulle vara absoluta maxima. En tolkning af Riksdagens uttalande i sistnämnda riktning leder ovillkorligen till mycket stora svårigheter vid uppgörandet af en tariff för milpenningarna, något som också nogsamman visat sig så väl i 1897 års nyssnämnda tariff som i det förslag, järnvägsstyrelsen nu uppgjort. Jag kan äfven upplysa om att, oaktadt styrelsens sträfvan att i 1897 års bestämmelser hålla milpenningarna inom de angifna maximibeloppen, det icke kunnat undvikas att med ökad snälltågshastighet och vagntal maximibeloppen i vissa fall öfverskridits.

Det synes mig därför vara lämpligast att icke längre hålla fast vid 1892 års medeltal såsom absoluta maxima med de ojämna och konstlade tariffberäkningar, som däraf blifva en följd. Jag har fördenskull för afsikt att uppdraga åt järnvägsstyrelsen att företaga omarbetning af det nu före-

liggande förslaget efter sådana grunder, som kunna finnas skäligen, men utan att därvid milpenningarna med nödvändighet hållas inom 1892 års medeltal. Den stegring i utgifterna, som häraf blir en följd, kommer, enligt hvad jag inhämtat, ingalunda att uppgå till några väsentliga belopp.

På grund af hvad jag sålunda anført får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgifva

att § 14 i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907 må, räknadt från och med den 1 juli 1912, erhålla följande ändrade lydelse:

»Tjänstemän å ångfärja.

1. Tjänsteman å statens järnvägar tillhörig ångfärja åtnjuter arfvode enligt följande stat med däri angifna lägsta och högsta belopp för år räknadt.

	Arfvode	
	lägst kronor	högst kronor
<i>Tjänstemän af högre grad.</i>		
Befälhafvare <sup>1)</sup> .....	4,200	5,100
Förste styrman och reservbefälhafvare <sup>2)</sup> .....	2,400	3,300
Öfvermaskinist <sup>3)</sup> .....		
Andre styrman <sup>2)</sup> .....	1,800	2,700
<i>Tjänstemän af lägre grad.</i>		
Andre maskinist <sup>4)</sup> .....	1,800	2,700
Tredje styrman .....	1,200	1,800
Tredje maskinist .....		
Förhandseldare .....	840	1,200
Rorgångare .....		
Timmerman .....		
Eldare .....	780	1,020
Matros .....	720	960

<sup>1)</sup> Befälhafvare åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trällebörg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarfvode.

<sup>2)</sup> Förste och andre styrman åtnjuta för hvarje enkel resa, de tjänstgöra såsom befälhafvare, å routen Trällebörg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarfvode.

<sup>3)</sup> Öfvermaskinist åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trällebörg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarfvode.

<sup>4)</sup> Maskinist åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör såsom öfvermaskinist, å routen Trällebörg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarfvode.

2. Tjänsteman å ångfärja äger uppbära ersättning för bostad och bränsle jämlikt bestämmelserna i § 9 mom. 3 i detta aflöningsreglemente.

3. Ifrågavarande personal åtnjuter fri kost ombord enligt de närmare grunder, styrelsen bestämmer.

4. Tjänsteman å ångfärja af *lägre grad* erhåller beklädnadsersättning till visst årligt belopp jämte i vissa fall öfverdragskläder in natura, allt enligt reglemente, som af styrelsen fastställles.

5. Å ifrågavarande personal tillämpas i öfrigt bestämmelserna för annan distriktspersonal i detta aflöningsreglemente; dock att dyrorts-tillägg icke utgår till tjänsteman å ångfärja.

I fråga om arfvodesförhöjning för förhandseldare, rorgångare och timmerman gälla samma regler, som i § 4 stadgas för tjänsteman i styrelsen med lägsta arfvode under 1,200 kronor; och beträffande arfvodesförhöjning för eldare och matros samma regler, som i nämnda § stadgas för befattningshafvare vid distrikten med lägsta arfvode af 840 kronor.»

Hvad departementschefen sålunda hemställt behagade Hans Maj:t Konungen, på tillstyrkan af statsrådets öfriga ledamöter, bifalla samt förordnade, att proposition i ärendet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflåtas till Riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Adelgren.*