

Nr 444.

Av herr **Bäcklund m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 391, angående gemensamt lönesystem samt lönereglering för postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 391, angående gemensamt lönesystem samt lönereglering för postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, få undertecknade härmed hemställa, att riksdagen måtte vidtaga vissa förändringar i tjänsteförteckningen för befattningar vid statens järnvägar.

I tjänsteförteckningen äro bangårdsmästare och tågmästare enligt 9 § avd. A. hänförda till 5:e lönegraden.

Beträffande *bangårdsmästare*, så synes det oss, att vederbörlig hänsyn bör tagas till befattningens krävande natur. Dessa befattningshavare äro få till antalet och hava sin tjänstgöring förlagd till landets största järnvägsstationer. De utöva där högsta befälet, när det gäller ledningen och organisationen av det praktiska arbetet, för all trafikavdelningens personal i yttertjänst.

Denna befattning är, enligt vår mening, så ansvarsfull och makt-påliggande, att den icke skäligen bör sättas i den av Kungl. Maj:t föreslagna lönegraden, utan bör i stället uppföras i 6:e lönegraden.

Då bangårdsmästaren utövar befälet över alla stationskarlar och stationsförmän å våra större bangårdar, så är det ytterst svårt att förstå, hur denna befattning kan värdesättas mindre än den nyinrättade vagn-gårdsmästarebefattningen, vilken uppförts i 6:e lönegraden och i regel kommer att utöva befäl över ett avsevärt mindre antal underlydande befattningshavare. Likaså om jämförelsen göres med lokomotivföraren, vilken är uppförd i 6:e lönegraden, så framträder ännu mera ojämnheten, då man finner att bangårdsmästaren skall utöva högsta befälet å större växelbangårdar, där ett flertal lokomotivförare tjänstgöra å växellokomotiven.

Vid bedömandet av *tågmästarnas* placering i 5:e lönegraden, så gör sig samma uppfattning gällande, nämligen att tågpersonalens högsta tjänstegrupp icke fått den värdesättning, som synes tillbörlig.

Tågmästarna utöva högsta befälet å våra järnvägståg, vilket bort vara vägledande och normgivande vid placeringen av dessa befattningshavare i lönegrad. Men så synes icke hava blivit fallet, då de i propositionen blivit sämre tillgodosedda i avlöningshänseende än dem, varöver de utöva befäl. Det torde vara tillfullo berättigat, att tågmästarna jämföras med lokomotivförarna i detta hänseende och uppföras i samma lönegrad, nämligen 6:e.

Till stöd och belysande av frågan angående tågmästarnas placering i lönegrad bifogas här en skrivelse från Sveriges statsbanors konduktörsförening.

På grund av vad som anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte i avlöningsreglementet för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk uppflytta bangårdsmästare och tågmästare i tjänsteförteckningen från 5:e till 6:e lönegraden.

Stockholm den 6 maj 1919.

Helge Bäcklund. Carl Lovén. Erik Röing. Arvid Lindman.

Avskrift.

Bilaga.

Till Herr Ordföranden i Riksdagens statsutskott.

Sedan nu Kungl. Maj:t förelagt riksdagen proposition angående nytt och gemensamt lönerreglemente för post- och telegrafverken, statens järnvägar och statens vattenfallsverk och då vi förmoda, att denna proposition i huvudsak ansluter sig till det förslag, som kommunikationsverkens lönekommitté avgivit i sitt betänkande till Kungl. Maj:t, anhålla undertecknade å Sveriges statsbanors konduktörsförenings vägnar vördsamt, att herr ordföranden och övriga ledamöter i utskottet behagade taga hänsyn till nedanstående synpunkter:

Vi vilja härvid förutskicka, att den omständigheten, att vi tillförne icke på något sätt varit i tillfälle att yttra oss i denna för oss så ingripande och vitala fråga, synes oss tala för att våra nu avgivna påminnelser vinna så mycket större beaktande. Numera är det ju konstaterat, att ett lönespörsmål icke kan lösas så nöjaktigt, att dess permanens kan någorlunda tryggas, utan att det är byggt på en grund av övertygelse och samförstånd mellan arbetsgivare och arbetstagare. Någon sådan grund kan naturligtvis icke bliva lagd utan genom underhandling mellan resp. parter eller åtminstone att objekten för en dylik omfattande reform bliva hörda. En omständighet, som, då saken angår oss, i ännu högre grad måste göra detta till ett absolut villkor, är givetvis det förhållande, att vi icke på något sätt varit representerade i den kommitté, som framlagt det ursprungliga förslaget. Vi vilja, som sagt, nämna detta för att herrar utskottsmedlemmar skola inse, att verkliga skäl föreligga för beaktande av våra önskemål.

Det är ju givet, att det vid en lönerreform av den omfattning, som den nu föreliggande, aldrig är möjligt att göra alla till lags. Detta inse vi till fullo. De många önskemål om förändringar i detalj, som inom föreningen framställts, hava med hänsyn härtill icke upptagits utan har föreningen sökt utkristallisera det, som för dess medlemmar är huvudsaker och rena livsintressen och från fordran på vilka föreningen icke under några förhållanden *kan* avstå. *Det är sålunda endast mot de mest påtagliga oriktigheter i huvudsaker, som vi här vända oss.*

Det, som efter denna måttstock synts oss främst böra framhållas, är *placeringen av tågmästare*. Dessa befattningshavare hava av kommittén satts i *femte lönegraden*, medan förrådsmästare, förste banmästare, lokomotivförare, maskinist, stallgårdsmästare, stationsmästare av klass 6, tredje maskinist å ångfärja, tredje styrman, trädgårdsmästare och vagngårdsmästare placerats i *sjätte* och stationsmästare av klass 5 samt överbanmästare i *nionde lönegraden*.

Denna åtgärd måste innebära en direkt nedflyttning av tågmästarna, då av de här uppräknade första banmästare (= f. d. banmästare av 1:a klass), trädgårdsmästare, förrådsmästare, stationsmästare av klass 5, bangårdsmästare, tredje maskinist å ångfärja och tredje styrman, alltid och senast vid 1907 och 1919 års lönerogeringar varit satta fullt jämsides med tågmästarna. Överbanmästare, som nu placerats i *nionde lönegraden*, samt lokförare och maskinist, som satts i *sjätte lönegraden*, hava även förut varit jämnställda med tågmästarna i fråga om begynnelsearvode m. m. och hava endast haft förmånen att kunna erhålla 300 kronor högre slutarvode.

Banmästare, som nu satts i femte lönegraden och jämnställt med tågmästare, hava alltid förut stått en grupp under dessa. Stationsföreståndare av klass 6, som nu placerats i sjätte lönegraden och därmed en grad över tågmästarna, hava alltid tillförne varit ställda en grad under dessa befattningshavare. Stall- och vagnårdsmästare hava icke förut funnits, men synes intet tala för att de skola sättas högre än tågmästarna.

Vi vilja helt naturligt på intet sätt göra gällande att nu uppräknade befattningshavare blivit för högt placerade, utan vilja endast som utgångspunkt fastslå, att, då så gott som *samtliga* med tågmästare förut jämnställda befattningshavare blivit satta högre än dessa, man måste anse tågmästarna nedflyttade i det förelagda kommittéförslaget.

Man frågar sig då, vad anledningen härtill kan vara. Svaret måste väl bliva, att kommittén ansett tågmästarnas åligganden vara i något avseende underlägsna nämnda jämförda övriga funktionärers. Att kommitterade kunnat komma till ett dylikt resultat synes oss mycket märkvärdigt. Än mera förvånande tyckes det oss emellertid, att kommitterade med den korta tid, som stått dem till buds, *vågat* inlåta sig på en prövning i detta hänseende, vilken prövning i övrigt synes oss mera tillhöra en eventuell omorganisation, med vilken, såvitt det är oss bekant, kommitterade intet haft att skaffa. Lönereglerns syfte är väl att förändra lönerna för de förut befintliga grupperna av befattningshavare och lämna den förut bestående organisationen orubbad. Att kommittén misslyckats i detta sitt försök till organisationsändring är ju med hänsyn till tidsknappheten icke märkvärdigt. Det är ju också alldeles uppenbart, att det icke stått i kommitténs makt att på en så kort tid som 7 månader undersöka samtliga tjänstemäns inom de olika verken åliggande, ehuru detta givetvis skulle varit en nödvändig förutsättning för att komma till resultatet att *några* böra sättas relativt lägre än *andra*, med vilka de såväl med hänsyn till tradition, kompetens, utbildning, arbete och ansvar vid alla *organisationsförändringar* ansetts böra jämnställas.

Frågan om relationen mellan varje befattningshavares kompetens, utbildning, arbete och ansvar är, som sagt, synnerligen vidlyftig, och det skulle föra alltför långt att i denna skrivelse utveckla densamma, även om det endast gäller ovan nämnda tjänstemän. Då emellertid kommittén, som nämnt, måste hava baserat sitt förslag angående tågmästarnas placering på någon förment underlägsenhet härvidlag, anse vi oss tvungna att kortfattat skissera några jämförelser.

Kompetens vid antagandet är för samtliga ovan uppräknade, med undantag möjligen för maskinist, tredje maskinist å ångfärja och tredje styrman, *lika* d. v. s. *teoretisk*: folkskolepensum och *praktisk*: ingen uppställd fordran. Samtliga kunna antagas såsom kontorsvakter och notispojkar och därifrån erhålla befordran till nämnda befattningar. Maskinister, tredje maskinister å ångfärja och tredje styrmän kompenseras för sin högre teoretiska och praktiska underbyggnad med att direkt erhålla dessa sina befattningar.

Utbildning erhålles och bekostas av statens järnvägar för samtliga med undantag av förutom förutnämnda trenne befattningshavare, förrådsmästare, stallgårdsmästare, trädgårdsmästare och vagnårdsmästare. Dessa erhålla ingen utbildning och äro sålunda tågmästare dem i detta hänseende *övertägsna*. Angående utbildningens omfång kan denna nog i stort sett vara ungefär lika. Även om detta emellertid icke skulle vara fallet, synes oss förhållandet icke böra inverka till någons för- eller nackdel, då utbildningen erhålles under tjänstetiden och utan kostnad för den enskilde.

Arbetets beskaffenhet och art skulle vara en alltför vidlyftig fråga att gå närmare in på. Fastslås kan väl likväl, att tågmästaren med sitt jäktande arbete och spring såväl under tågets gång i växelvis värme och köld, som under uppehåll å station i smuts, regn och snö längs tåget å uppblötta och grusiga bangårdar hava ett ytterst obehagligt för att icke säga hälsovådligt arbete. Förråds-mästaren har sitt verksamhetsfält så gott som helt i förrådslokalen, lokföraren å sitt lokomotiv, stationsmästaren antingen å sin expedition eller sitt stationsområde, ena gången ute andra inne, aldrig bådadera. Alla kunna exempelvis kläda sig efter antingen ytter- eller innertemperatur och kvarbliva i det ena eller det andra. Tågmästaren kan intetdera, men måste vara bådadera.

Tågmästaren måste äga kännedom om snart sagt alla bestämmelser och föreskrifter, vilket, då det angår statens järnvägar, icke vill säga så litet. Det är sålunda icke tillräckligt, att han äger kunskap om trafikavdelningens föreskrifter för säkerhetstjänsten, signalanordningar, tågtjänsten, biljett- och gods-föreskrifter m. m., vilka vart och ett för de övriga befattningshavarna är så gott som deras enbara område. Han måste även känna till banavdelningens bestämmelser för banbevakningen och dess personal, växel-, signal- och säkerhetsanläggningar, banans tillstånd i övrigt samt maskinavdelningens speciella bestämmelser angående loktjänsten och vagntjänsten m. m. (Hans åliggande framgår i övrigt av närlagda broschyr av kontorsskrivaren T. Emers »Stations- och tågtjänsten», där de å sid. 13 under rubrik »Tågbefälhavaren» äro översiktligt och koncentrerat återgivna.)

För ingen av nämnda övriga befattningshavare kan ett tillnärmelsevis jämförligt förhållande uppletas.

För att tillfredsställa den resande allmänheten ställes dessutom stor fordran på tågmästaren i järnvägsgeografi, tidtabells-, biljett- och godsfrågor. Han måste kunna uppträda inför vilken allmänhet som helst, såväl hög som låg, bildad och obildad, på ett diskret och efter ögonblickets fordran lämpat sätt. Han bör åtminstone hjälpligt kunna reda sig med främmande språk.

Ansvar, d. v. s. sådant för liv, lem och egendom, kan, beträffande nu nämnda tjänstemän, givetvis endast komma på tal för lokomotivförare, stationsmästare och tågmästare. För en förrådsmästare, banmästare, maskinist, stallgårdsmästare, tredje maskinist å ångfärja, trädgårdsmästare och vagngårdsmästare kan naturligtvis detta slags ansvar icke ens nämnas.

Lokföraren ansvarar för loket och signalerna, stationsmästaren för sin station. Tågmästaren bär ansvaret för signaler i lika hög grad som lokföraren. Skall iakttaga dessa vid såväl ingång som utgång till och från station. Är mellan stationerna befälhavare för tåget i dess helhet. Skall hålla reda på tågets och lokets personal, avgöra tvistefrågor mellan resande och personal, tillhandagå resande med alla upplysningar i fråga om tågomyten, biljetter, gods och resvägar. Vid större eller smärre missöden på linjen ställes å tågmästaren såsom varande högsta befäl stor fordran på omdömesgillhet, handlingskraft och initiativrikedom, så att han ordnar allt på bästa och snabbaste sätt. Under tågmästaren, vilken, som sagt, är högsta befälet å tåget, står alltså även lokföraren, vilken senare kommittén det oaktat ställt i en lönegrad högre än tågmästaren.

Befordringsmöjligheterna favorisera icke heller tågmästaren. En tågmästare passerar för erhållande av sin befattning två tjänstegrader, stationskarls- och konduktörsggraden, under det att en maskinist, tredje maskinist å ångfärja, tredje styrman och trädgårdsmästare direkt erhålla sina befattningar och en lokomotiv-

förare passerar endast eldaregraden. Detta medför, att en tågmästare får sin befattning vid omkring 45 års ålder efter minst 20 års ordinarie anställning, under det att en lokomotiveldare befordras till förare vid omkring 35 års ålder efter blott cirka 10 års ordinarieskap.

Härtill är att märka, att tågmästarebefattningen är en absolut slutbefattning, under det att en lokförare har möjlighet att vinna befordran till lokomotivmästare, även om nu denna möjlighet för många reduceras genom de senare befattningarnas fåtalighet.

Traditionen, om denna i vår reformfyllda tid nu kan tillmätas någon betydelse, talar även, som ovan nämnts, för att tågmästarna sättas i högre lönegrad. Samtliga befattningshavare som uppräknats inom sjätte lönegraden hava sålunda alltid förut högst varit jämnställda med tågmästarna. Intet har anförts, som talar för en avvikelse härifrån.

Av det anförda synes oss framgå, att tågmästaren beträffande *kompetens vid antagandet* icke skiljer sig från övriga nämnda tjänstehavare och vad

utbildning angår icke är någon underlägsen, men flera överlägsen, att hans *arbete* och *tjänsteåligganden* till

art och beskaffenhet är svårare och mera fordrande än de flesta övriga nämndas och att hans *ansvar* är ett av de största.

Befordringsmöjligheterna favorisera honom ej.

Traditionen ger honom plats i minst sjätte lönegraden, men *kommittén* placerar honom i femte, men övriga honom i anförda avseenden jämnställda och underlägsna i minst sjätte.

Med dessa fakta för ögonen kunna icke herrar medlemmar av riksdagens statsutskott sanktionera kommitterades förslag. Däröfver äro vi övertygade.

Den utveckling trafiken å statens järnvägar tagit i vårt land, vilken helt säkert under de följande åren kommer att ännu hastigare fortskrida, betingar en synnerligen stor omsorg vid rekryteringen av tågpersonalen och i all synnerhet dess högsta grad.

Vi vilja här även påpeka det förhållande, att tågchefhavaren i flera länder intager en ställning, som står vida över tågets övriga personal.

Vi våga hoppas, att herrar medlemmar i statsutskottet skola inse det riktiga i, vad vi sålunda anför, samt tillmötesgå vår vördsamma anhållan, att

tågmästarna, med hänsyn till billighet och rättvisa, i det nya lönereglementet placeras i **lägst sjätte lönegraden.**

Vördsamt

Sveriges Statsbanors Konduktörsförening.

G. A. Stiegler.

J. R. Eklöf.

A. E. Nordqvist.

J. E. Johnson.

Nils Malmgren.

E. Ahlberg.