

## Nr 128.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående särskild ersättning till personal i växlingstjänst vid statens järnvägar; given Stockholms slott den 20 februari 1931.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Ake Holmbäck.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1931.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, HANSÉN, RUNDQVIST.

T. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Holmbäck anför:

I skrivelse den 5 februari 1931 har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om åtgärder i syfte att för styrelsen möjliggöra att åt personal i växlingstjänst vid statens järnvägar tilldela viss särskild ersättning.

I denna skrivelse har styrelsen till en början beträffande tidigare åtgöranden i fråga om växlingspersonalens löneförhållanden erinrat om följande:

Jämlikt det vid statens järnvägar före år 1908 gällande avlöningsreglementet kunde s. k. tilläggsarvode utgå dels till stationskarlsförman, vilken

tjänstgjorde såsom växel- eller magasinsförman vid större station, med 60 å 180 kronor per år, och dels till stationskarl, som tjänstgjorde såsom signalkarl, växelkarl eller magasinskarl vid större station, med högst 60 kronor per år. Enligt av styrelsen utfärdade särskilda tilläggsbestämmelser finge arvudet ifråga icke utgå å station av lägre klass än tredje klassen (undantagandes några 4 klassens stationer med livligare trafik, såsom Malmberget, Stugsund, Tomteboda m. fl.), varjämte bestämts, att mellan varje förhöjning av tilläggsarvudet till stationskarlsförmän från 60 till 120 och från 120 till 180 kronor minst 5 år skulle hava förflutit. Det sistnämnda arvudet finge dock endast utbetalas till växelförmän å stationer med betydande växling.

Ifrågavarande tilläggsarvode, som påtagligen var avsett att utgöra en ersättning för det ökade ansvar och den mer omfattande arbetsprestation, som bleve en följd av den å de större stationerna rådande större arbetsintensiteten, bortföll vid ikraftträdandet av 1907 års avlöningsreglemente. I stället företogs, såsom och föreslagits av den år 1906 för reglering av statsbanepersonalens löner tillsatta kommittén (sid. 75—79 och 157—158 i kommitténs den 18 februari 1907 avgivna betänkande), en omgruppering av personalen så tillvida, att de stationskarlsbefattningar, vilkas innehavare ansåges utföra ett mera kvalificerat arbete, förändrades till stationsförmansbefattningar.

Det visade sig emellertid under årens lopp, att denna omgruppering icke innebar den riktiga inbördes värdesättning av de olika slagen av arbetsprestationer inom stationskarlsgruppen, som man velat åstadkomma. I anledning härav föreslogs av den år 1918 tillsatta kommunikationsverkens lönekommitté en uppdelning av stationskarlsgöromålen på sådant sätt, att de mera krävande och ansvarsfulla av dessa skulle anförtros åt tjänstemän i en högre lönegrad — om än, som av järnvägsstyrelsen starkt framhållits, fortfarande av stationskarls natur. Statsmakterna beslöto även i överensstämmelse härmed att för sagda ändamål från och med den 1 juli 1920 inrätta en stationskarlsgruppen kompletterande befattning, benämnd trafikbiträdesbefattning.

Rörande behovet av åtgärd i nu föreslagen riktning anför styrelsen:

Den värdesättning av de lägre järnvägstjänstemännens arbetsprestationer, som tagit sig uttryck i oförmålda åtgöranden, har skett uteslutande ur synpunkten på prestationernas värde för verket och sålunda utan beaktande av de yttre betingelserna för arbetets utförande. Styrelsen syftar härvid på det förhållandet, att trafikbiträdenas och stationskarlarnas tjänstgöring faller inom till sin art mycket skilda verksamhetsgrenar, såsom expeditionstjänst, magasinisttjänst, ställverkstjänst, växlingstjänst, tågvägsinspektörstjänst m. fl., och att tjänstgöringsförhållandena inom de olika grenarna därför förete väsentliga olikheter ifråga om de svårigheter och risker, som äro förknippade med tjänstutövningen. I detta avseende måste växlingstjänsten obetingat anses beträffande svårigheter och risker intaga en särställning i förhållande till övriga verksamhetsgrenar inom stationstjänsten. Dessa förhållanden hava under tidigare år icke medfört några svårigheter ifråga om växlingspersonalens rekrytering, beroende dels på relativt goda befordringsmöjligheter inom verksamhetsgrenen, dels på att det tack vare kontinuerlig nyanställning alltid fanns tillgång till ungt och kraftigt folk att beordra härtill. Under de senare åren har emellertid, på grund av att ingen nyanställning förekommit utan endast återanställning av tidigare entledigade tjänstehavare, levnadsåldern för den i växlingstjänsten använda personalen starkt stigit samtidigt som befordringsmöjligheterna som följd av rationaliseringen och förefintligt överskott av befordrad personal undergått en avsevärd försämring. På grund av dessa förhållanden har man hos personalen kunnat spåra en bestämd tendens att söka undgå placering i växlingstjänst, en tendens som styrelsen med hänsyn till föreliggande omständigheter

måste finna i viss mån förklarlig. Svårigheter att till växlingstjänst avdela den mest kompetenta personalen hava till följd härav uppkommit och visa sig år för år mer kännbara.

För att råda bot på nu angivna missförhållanden och samtidigt åstadkomma ett mera rättvist avvägande i lönehänseende mellan å ena sidan personalen i växlingstjänst och å andra sidan övriga tjänstemän inom motsvarande personalgrupper anser styrelsen endast en utväg finnas, nämligen att genom särskild ersättning kompensera växlingspersonalen för den alldeles speciella påfrestning och den mer än inom övriga verksamhetsgrenar föreliggande kroppsliga risk, som denna personal är underkastad och som hittills icke i nämnvärd mån inverkat på lönesättningen. Härom yttrar styrelsen vidare:

Denna särskilda ersättning bör icke tillkomma personalen i form av höjning i lönegrad eller löneklass; en sådan anordning skulle medföra, att tjänsteman, som av en eller annan anledning måste flyttas från växlingstjänst till annan lindrigare tjänstgöring, komme att bliva för högt ställd i lönehänseende. Den särskilda ersättningen bör sålunda endast ifrågakomma för förrättad växlingstjänst och alltså icke utgå under tiden för vederbörandes ledighet eller fullgörande av annan förrättning.

Enligt styrelsens mening bör för vinnande av angivna syfte vara tillräckligt om i sådana fall, då personal huvudsakligen sysselsättes i växlingstjänst, lämnas en mindre särskild ersättning, som styrelsen anser lämpligen kunna bestämmas till 45 öre per arbetsdag, omfattande minst 6 timmars växlingstjänst enligt fastställd turlista. Å denna särskilda ersättning anser styrelsen dyrtidstillägg icke böra utgå. En sådan ersättning skulle för statens järnvägar medföra en ökad årlig kostnad av i runt tal 125,000 kronor.

Upplysningsvis får styrelsen i detta sammanhang meddela, att dylik ersättning redan utgår vid de större enskilda järnvägarna.

Med stöd av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att — eventuellt i form av tillägg till 38 § uti det för kommunikationsverken gällande avlöningsreglementet — en bestämmelse av förslagsvis följande lydelse måtte införas:

»Till tjänsteman vid statens järnvägar, vilken huvudsakligen sysselsättes i växlingstjänst, må, i den mån verksstyrelsen så prövar skäligen, utgå särskild ersättning med 45 öre för varje tjänstgöringsdag, därunder han enligt fastställd turlista under minst 6 timmar sysselsatts i sådan tjänst.»

Över järnvägsstyrelsens framställning har infordrat utlåtande den 12 februari 1931 avgivits av *kommunikationsverkens lönenämnd*, som i ärendet anför följande:

Ur synpunkten av att en av de ledande principerna vid utarbetande av nu gällande lönesystem varit att i möjligaste mån avskaffa eller begränsa extra ersättningar vid sidan av den fasta lönen skulle väl vissa invändningar kunna göras mot det förslag till beredande av särskild ersättning åt personal i växlingstjänst vid statens järnvägar, som innefattas i järnvägsstyrelsens föreliggande framställning.

Emellertid har det synts nämnden, att de skäl, styrelsen anför för en sådan gottgörelse, äro vägande. Växlingsarbetet, som måste utföras i det fria, oberoende av rådande klimatiska förhållanden, är rent fysiskt sett synnerligen ansträngande, är på grund av sin natur förenat med stort ansvar och innebär dessutom för den tjänstutövande stora risker för olycksfall. Tjänstgöringen vid

vagnsväxlingen är ock ägnad att förorsaka befattningshavarna ökning i kostnaderna för den personliga utrustningen i följd av den uppkommande starka slitningen av kläder och särskilt av skodon. Starka billighetsskäl tala sålunda för att den personal, som sysselsättes vid denna speciella tjänstegren, på något sätt ekonomiskt kompenseras för den större påfrestning i skilda hänseenden, för vilken den är utsatt.

Härtill kommer ock den av järnvägsstyrelsen påpekade, med åren mer och mer kännbar vordna tendensen från personalens sida att söka vinna befrielse från eller undgå beordring till växlingsarbete och de därav uppkommande svårigheterna för vederbörande trafikbefäl att för denna tjänstegren avdela lämplig personal. Dylika svårigheter kunna i längden vara ägnade att menligt inverka på trafikarbetets jämna gång.

I betraktande härav och då systemet med ett särskilt tillägg till lönen i detta fall uppenbarligen är att föredraga framför en ändring i själva lönegradsplaceringen, finner sig nämnden icke böra framställa någon erinran mot att på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit personal, som tjänstgör vid vagnsväxling, därvid kommer i åtnjutande av ett särskilt lönetillskott. De speciella förhållanden, som här råda, göra, att den åsyftade särskilda löneförmånen icke behöver medföra några konsekvenser med avseende å andra befattningshavare.

I fråga om den föreslagna ersättningens storlek liksom även i fråga om de närmare villkoren för dess åtnjutande synes vad järnvägsstyrelsen härutinnan anfört ej heller giva anledning till någon erinran från nämndens sida. Efter en gottgörelse för tjänstgöringsdag av 45 öre, vilket belopp enligt vad nämnden erfarit avvägt efter samråd med vederbörande personalorganisation, skulle den särskilda gottgörelsen per år och tjänsteman genomsnittligt uppgå till omkring 135 kronor. Gottgörelsen i fråga är avsedd att utgå till befattningshavare tillhörande stationsförmans-, trafikbiträdes- och stationskarlsgrupperna vid statens järnvägars trafikavdelning.

För genomförande av den föreslagna anordningen har järnvägsstyrelsen ifrågasatt införande i kommunikationsverkens avlöningsreglemente, 38 §, av ett tillägg av närmare angiven lydelse. Då avlöningsreglementet är antaget av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt, skulle en sådan åtgärd påkalla riksdagens medverkan. Med hänsyn därtill, att förslag till ett nytt avlöningsreglemente för närvarande är föremål för Kungl. Maj:ts prövning, anser emellertid nämnden det lämpligaste vara att, därest Kungl. Maj:t finner styrelsens framställning böra vinna bifall, saken efter riksdagens hörande i avvaktan på det nya avlöningsreglementets utfärdande ordnas provisoriskt genom av Kungl. Maj:t i annan ordning meddelade föreskrifter.

Lönenämnden har alltså tillstyrkt medgivande av innehåll, att tjänsteman, vilken huvudsakligen tjänstgör i växlingstjänst, må i den mån järnvägsstyrelsen så prövar skäligt tilldelas särskild ersättning enligt av styrelsen föreslagna grunder.

Departements-  
chefen.

På sätt lönenämnden antytt, har vid det för såväl kommunikationsverken som allmänna civilförvaltningen nu gällande lönesystemets utformning åsyftats, att särskilda ersättningar såsom avlöningsform vid sidan av den fasta lönen skulle i möjligaste mån borttagas. Med hänsyn härtill kan det måhända synas i någon mån tveksamt, huruvida den här avsedda särskilda ersättningen lämpligen borde medgivas, särskilt som ett tidigare befintligt tilläggsarvode för växlingstjänst redan vid 1907 års löne reglering avskaffats. Emellertid förekommer även enligt kommunikationsverkens nu gällande avlöningsreglemente för vissa göromål vid statens järnvägar särskild gottgörelse utöver generellt

fastställda löneförmåner (38 §), t. ex. ersättning för beredskapstjänst. Oavsett detta lär det icke kunna bestridas, att starka skäl tala för tillerkännande av något ökad gottgörelse åt personal, som huvudsakligen sysselsättes med växlingsarbete. Jag tänker härvid icke blott på de ansträngningar och risker, som till följd av denna tjänstgörings natur äro förenade med densamma, utan även och icke minst på de av järnvägsstyrelsen närmare belysta svårigheter, vilka på grund av nuvarande rekryterings- och befordringsförhållanden visat sig uppstå att till växlingstjänst avdela lämplig personal. Vid öfvervägande av dessa synpunkter och då av skäl, som järnvägsstyrelsen utvecklade, ändrad lönegrads-placering i detta fall syntes mig icke böra förekomma, har jag funnit mig böra tillstyrka, att möjlighet beredes styrelsen att, där så prövas skäligt, tilldela personal i växlingstjänst särskild ersättning. Riksdagens medgivande härutinnan synes mig alltså böra inhämtas.

Mot de grunder, som av järnvägsstyrelsen föreslagits beträffande den avsedda ersättningens utgående, finner jag icke anledning till erinran.

I anslutning till vad lönenämnden framhållit vill jag i detta sammanhang betona, att den föreslagna särskilda löneförmånen med hänsyn till återopade speciella förhållanden icke lär kunna medföra några konsekvenser med avseende å andra befattningshavare.

Vidkommande den form, vari föreskrift om ifrågavarande förmån bör meddelas, anser jag liksom lönenämnden icke lämpligt att, då frågan om nytt avlöningsreglemente för kommunikationsverken för närvarande är beroende på Kungl. Maj:ts prövning, för ändamålet införa något tillägg till gällande avlöningsreglemente. I stället torde, därest riksdagen medgiver ersättnings utgående, i ämnet böra av Kungl. Maj:t meddelas en från avlöningsreglementet fristående bestämmelse av provisorisk karaktär.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att till personal i växlingstjänst vid statens järnvägar må utgå särskild ersättning i huvudsaklig överensstämmelse med här förut förordade grunder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*