

N:o 30.

Ank. till Riksd. Kansli d. 2 Mars 1868, kl. 8 e. m.

Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, med förslag till utgiftsstaten vid Statens jernvägstrafik år 1869; Gifven Stockholms Slott den 28 Februari 1868.

Uti underdånig Skrifvelse af den 30 April 1867 har Riksdagen, med förmålan att förslag hos Riksdagen blifvit framställt, bland annat, derom att en ordentlig kostnadsstat för Statens jernvägar måtte upprättas, för att årligen upptagas i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition öfver Statsverkets tillstånd och behof, tillika förklarar sig väl finna, att någon aflöningsstat för Styrelsen öfver Statens jernvägstrafik och dess tjenstemän icke kunde för någon längre framtid uppgöras och fastställas, men deremot uttalat den mening, att en kostnadsstat, äfven om den icke komme att fullt svara mot de förhållanden, som vid tillämpningen deraf kunde finnas för handen, borde upprättas och af Riksdagen fastställas, med iakttagande af alla de förbehåll, som vore nödiga med afseende å arten och omfånget af de förändringar, som möjligen skulle inträda, utan att kunna vara förutsedda. Hvad särskildt anginge den del af staten, som skulle reglera aflöningen, så förutsatte en slik reglering i främsta rummet bestämmelser rörande de vilkor, hvarunder tjenstemän anställas och åtnjuta de löneförmåner, som i staten fastställas, och dessa vilkor vore af den vikt både för Staten och tjenstemännen, att de borde skyndsamt definitivt bestämmas, hvadan önskligt vore ej mindre att, så fort möjligen ske kunde, all tvekan undanröjdes, huruvida tjenstemännens ställning i nämnda hänseende vore olika, i den mån aflöningen vore af Kongl. Maj:t eller af Styrelsen bestämd, eller om densamma utginge efter Styrelsens bestämmelser eller på grund af aflöningsstater, dem

Bih. till Riksd. Prot. 1868. 1 Saml. 1 Afd. 12 Häft.

Riksdagen pröfvat och godkänt, än ock att den tillförene af Rikets Ständer uttalade åsigt, att jernvägarne vore ett industrielt företag, vunne tillämpning genom en dermed öfverensstämmande anordning af villkoren för anställning vid detta företag. För den pröfning, som sålunda företrädesvis vore af nöden, behöfde icke detaljerna af Styrelsens eller Förvaltningens organisation vara för framtiden eller ovilkorligen bestämda. Aflöningsstaten borde i alla händelser pröfvas af Kongl. Maj:t, och den kunde likaledes pröfvas och fastställas af Riksdagen, om än icke för längre tid än ett år i sender samt under alla de förbehåll, som betingade fullt afseende å möjligen inträffande förändringar. Beträffande åter frågan om en årlig förslagsberäkning öfver de öfriga kostnader, som med jernvägstrafiken och förvaltningen funnos förenade, voro dessa kostnader väl i flera fall af den beskaffenhet, att de svåriligen kunde på förhand med noggrannhet beräknas; men det oaktadt syntes vid en förvaltning af det omfång, som jernvägstrafiken, en på förhand uppgjord kostnadsberäkning vara nödvändig och således äfven möjlig; i öfverensstämmelse med hvilka åsigter Riksdagen alltså ansett sig böra hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att få årligen mottaga förslag å samtliga de kostnader och utgifter, som äro förenade med trafiken å Statens jernbanor, upptagande jemväl tjänstemännens aflöning och de förbehåll, beträffande kostnadsstatens tillämpning, som voro nödiga med afseende å arten och omfånget af de förändringar, hvilka vid samma kostnadsstats tillämpning kunde inträda. samt att de förslag, som i detta afseende till nästpåföljande Riksdag afgåfvos, måtte innefatta fullständig framställning rörande de villkor, hvarunder tjänstemännen skulle komma att anställas.

Sedan Kongl. Maj:t den 31 Maj nästlidna år meddelat Styrelsen för Statens jernvägstrafik nådig föreskrift att, med anledning af Riksdagens sålunda gjorda framställning, förslag i ämnet afgifva, har bemälda Styrelse, jemte två underdåniga memorial af den 23 December nästlidna år, öfverlemnad särskilda förslag:

- 1:o. till organisation af Statens jernvägstrafiks förvaltning;
- 2:o. till aflöningsreglemente för embets- och tjänstemän samt betjening vid Statens jernvägstrafik;
- 3:o. öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader för år 1869; och
- 4:o. till reglemente för antagande och entledigande, m. m. af den personal vid Statens jernvägstrafik, som af Trafikstyrelsen tillsättes.

För bedömande af de sålunda afgifna, af Styrelsen i dess ofvan åberopade, två underdåniga memorial fullständigt motiverade, förslagen har Kongl. Maj:t ansett nödigt, att desamma underkastades granskning af dertill utsedde, utom förvaltningen af Statens jernvägstrafik stående, men med jernvägstrafikförhållanden i allmänhet förtrogne, insigtsfulle män, och därför i nåder uppdragit denna granskning åt f. d. Chefen för Statens jernvägsbyggnader, Öfver-

sten, m. m. Friherre Ericson, under hvars ledning trafiken å de Svenska statsbanorna först ordnades, Ordföranden i Direktionen för Gefle—Dala jernväg, Grosshandlanden, m. m., Murén och Trafikdirektören vid Köping—Hults jernväg, m. m., Agrelius, af hvilka komiterade ett, för alla förslagen gemensamt, utlåtande är den 27 nästlidne Januari i underdånighet afgifvet.

Då ifrågavarande förslag inbördes ega det nära sammanhang, att godkännandet af det om trafikförvaltningens organisation är i väsendtlig mån beroende af de beslut, som kunna af Riksdagen fattas i fråga om kostnadsstaten, samt förslaget till reglemente för antagande och entledigande, m. m., af den personal, som af Trafikstyrelsen tillsättes, ehuru dess detaljbestämmelser icke äro af beskaffenhet att erfordra pröfning af Riksdagen, dock i flera fall har nära samband med de delar af det allmänna aflöningsreglementet, hvilka komma att Riksdagens pröfning underställas, har Kongl. Maj:t ansett lämpligast vara, att äfven berörda två förslag varda Riksdagen meddelade, innan det ena eller andra af dem till slutlig detaljerad pröfning hos Kongl. Maj:t förekommer, dervid Kongl. Maj:t, under erinran att såväl organisationen af förvaltningen, som de föreslagna aflöningsbeloppen och vilkoren för tienstemännens antagande, entledigande och tjenstledighet i de flesta fall motsvara den ordning och de aflönningar, jemte öfriga vilkor, som för närvarande ega rum, anser sig böra uttala den åsigt, att dessa förslag, med förbehåll af vissa jemkningar i desamma i följd af komiterades deremot gjorda eller eljest förekomna anmärkningar, funnits af Kongl. Maj:t i hufvudsakliga delar vara af beskaffenhet att böra vinna fastställelse.

Sjelfva arten af den förvaltning, som har jernvägstrafiken till föremål, är så föga jemförlig med den, som förekommer vid Statens öfriga förvaltande verk, att deraf jemväl bör förklaras den olikhet, som i många hänseenden måste yppa sig, både i afseende å dess, med ledning af Trafikförvaltningen i andra länder, till en början ordnade, men, under dess utveckling, efter landets särskilda förhållanden lämpade organisation och i fråga om aflöningsvilkoren för de dervid anställde personer. Denna förvaltning bör, enligt Kongl. Maj:ts åsigt, icke genom alltför omfattande, på förhand gifna föreskrifter och begränsningar, bindas i sin verksamhet och utveckling. På urskiljningen och intresset hos Styrelsen för densamma att efter förekommande förhållanden ändamålsenligt anordna alla med trafiken förenade detaljer bero ytterst resultaten af den inkomst, som af jernvägsrörelsen kan vinnas; och med säkerhet kan antagas, att ett mer eller mindre klokt tillvägagående endast vid inköpet af de förbrukningsartiklar eller af den materiel, som för rörelsen erfordras, eller vid anordningarne af de omfattande reparationsverkstäderna, eller af åtgärderna till jernbanornas underhåll och bantågens lämpliga ordnande, verkar vida mer till förhöjning eller minskning i utgifterna och derigenom medelbarligen på den verk-

liga behållningen, än aflönningen till en eller annan tjänsteman, om hvilken aflönings större eller mindre belopp meningarne kunna vara delade. Det är, enligt Kongl. Maj:ts åsigt, af vigt, att den ansvarighet för trafikens handhavande, som åligger Trafikstyrelsen, icke inskränkes allenast till den legala att hafva formelt iakttagit gifna föreskrifter, utan att Regeringens och Representationens anspråk på densamma i än vidsträcktare mån må kunna göras gällande. För att detta skall kunna ske, är dock nödigt, att de billiga anspråk, som Styrelsen framställer i fråga om den personal, som för ärendenas gång och trafikens säkra och ändamålsenliga ordnande erfordras, om betryggandet af denna personals ekonomiska ställning och om nödiga anslag till trafikomkostnaders bestridande blifva af Statsmagterna tillgodosedda.

De af Kongl. Maj:t förordnade särskilde komiterade hafva i deras afgifna utlåtande anfört bland annat:

“Under loppet af snart tolf år har af de nu färdiga stambanor, som förena våra förnämsta exportorter, Stockholm, Göteborg och Malmö, den ena bandelen efter den andra, med särskilda utgångspunkter från hvardera af nämnda orter, fullbordats och till trafik upplåtits. Denna från början af jernvägsföretaget afsedda ordning för detsannas utförande har, då trafiken blifvit utsträckt till de sålunda tid efter annan nästan mil för mil dertill upplåtne bandelar och den häraf föranledda förvaltning härigenom småningom uppvuxit till ett betydligt omfång, i väsendtlig mån bidragit att lemna tid till nödig erfarenhet i alla hithörande frågor. Och fastän den första uppräningen till ordnandet af trafikförvaltningen blifvit hemtad från de länder, der jernvägsanläggningar tidigare än här i riket kommit till utförande, hafva såväl styrelseväsendet, som trafikerandet af jernvägarne samt vården och underhållet af deras dyrbara materiel och all annan egendom, af ofvan uppgifna anledning kunnat utveckla sig under inflytelse af här rådande nationela bruk och former, industri- och handelsförhållanden. Den allmänna meningen inom landet har ock uttalat sin belåtenhet med det sätt, hvarpå trafiken å Statens jernvägar blifvit besörjd.”

“De under den småningom uppväxande rörelsen pröfvade, godkända och antagna samt af erfarenheten ytterligare påkallade föreskrifter rörande Styrelse, trafikdrift och underhåll har Styrelsen i sina förslag upptagit; och då komiterade icke kunna annat än godkänna den synpunkt, från hvilken Styrelsen härvid utgått, och tillika vitsorda den synnerliga omsorg, hvarmed redan befintliga stadganden blifvit i förslagen ordnade och sammanförda, samt den sakkännedom, som i öfrigt utmärker desamma, hafva komiterade ansett sig böra fästa uppmärksamheten företrädesvis vid sådana delar af förslagen, der afvikelse från nu gällande bestämmelser egt rum och der någon jemkning i en del föreskrifter funnits vara påkallad.”

Efter framställning af komiterades från Styrelsens åsigter afvikande mening angående behovet af en utaf Styrelsen föreslagen ny förråds-kontrollörsbefattning och af Ban direktörers anställning vid distrikten, äfvensom angående lämpligaste anordnandet af de bestyr, som nu utöfvas af en kontrollerande Maskiningeniör, hvars tjänstebefattning vid nuvarande innehafvarens afgang ansetts kunna indragas, samt efter anförande af en del anmärkningar i vissa detaljfrågor, yttra komiterade angående förslaget till organisation af trafikförvaltningen vidare:

“I afseende å ifrågavarande förslag hafva komiterade slutligen ingenting vidare att tillägga, än den åsigt, att, då såväl de vid Styrelsen som å distrikten anställde och i förslaget upptagne embets- och tjänstemäns samt betjentes antal och göromål årligen måst ökas hand i hand med jernvägarnes utsträckning och trafikens tillväxt, samt den ene efter den andre endast antagits i den ordning, göromålens mängd och beskaffenhet gjort nödvändig, så ligger i denna omständighet en borgen därför, att den i förslaget upptagna tjänstepersonal icke är större än för göromålen oundgängligen erfordras, oansedt de inskränkningar deruti, som, på sätt komiterade här ofvan angifvit, skulle kunna ega rum.“

I fråga om tjänstepersonalens aflöning anföra komiterade: “att beloppen af de föreslagna arvodena, såväl de fasta som de föränderliga, både för de vid Centralstyrelsen och för de å distrikten anställde embets- och tjänstemän samt betjente, skäligen icke böra eller kunna sättas lägre, än de i förslaget upptagits, synes komiterade framgå icke blott af en jämförelse med de löner, som inom andra förvaltningsgrenar består den der anställda motsvarande tjänstepersonal, utan väsentligen af en del för jernvägsförvaltningen särskilda förhållanden.“

Beträffande det af Trafikstyrelsen upprättade förslaget öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader och utgifter för år 1869 yttra komiterade: “att detta förslag kan vara endast approximativt och måste såsom sådant bedömas. De svårigheter, som mött vid verkställandet af de beräkningar, hvarpå detta förslag grundar sig, kunna ej undgås vid en granskning af detsamma; men då det åligger komiterade att äfven i detta ämne uttala sin åsigt, hafva komiterade ansett sig icke kunna finna något tillförlitligare stöd för denna, än den erfarenhet, som vunnits rörande de utgifter, hvilka vid Statens jernvägstrafik under de närmast förflutna åren visat sig hafva varit erforderliga.“

“De af Trafikstyrelsen utgifna årsberättelser lemna i detta hänseende noggranna och omständliga uppgifter, af hvilka komiterade utvalt och till vinnande af åskädlighet sökt i en bifogad tabellarisk öfversigt sammanföra de mera generela; och hafva komiterade med ledning af dessa anställt en jämförelse mellan de verkliga omkostnaderna under föregående trafikår och de kostnader, hvilka Styrelsen beräknat för 1869. På antagandet att de förstnämnda ej varit

öfverdrifna. utan af trafikens kraf fullt påkallade, beror det, huruvida en sådan jemförelse må anses kunna medföra ett för det ifrågavarande ändamålet nöjaktigt resultat.“

“Befogenheten af detta antagande sakna komiterade skäl att betvifla, och den jäfvas ej heller af den omständigheten, att, enligt för komiterade tillgängliga upplysningar rörande främmande länders jernvägsstatistik, det vill synas, som skulle drift och underhållskostnaderna vid Svenska statens jernvägar, då deras med hänsyn till väglängden jemförelsevis ganska låga trafikuppbörd tages i betraktande, stå i ett mera gynnsamt förhållande till inkomsterna, än vid någon annan jernväg.“

Kongl Maj:t, som, lika med komiterade, anser, att den af Styrelsen föreslagna förrådskontrollörsbefattningen icke för den närmaste tiden kan anses oundgängligen nödig, äfvensom att bestämmandet huru de bestyr, som nu utföras af kontrollerande Maskiningeniören, skola vid innehafvarens afgang på annat sätt fördelas, lämpligast kan uppskjutas till dess dylik afgang inträffar, har deremot icke funnit giltiga skäl förekomma att ur afföningsstaten, på sätt komiterade förordat, utesluta bandirektörsbefattningarne, utan har i staten behållit en Bandirektör på hvarje distrikt med desto större skäl, som distriktens banafdelningar hafva större och mera spridd personal, än någon af de andra afdelningarne, samt det antagligen bör leda till en, Bandirektörens aflöning vida öfverstigande, besparing i utgifter å denna afdelning, derest förekommande arbeten blifva ordnade och ledde af en för hela distriktet gemensam, i det tekniska och ekonomiska insigtsfull föreståndare, hvartill kommer, att Bandirektörens inflytande i berörda rigtning icke torde blifva, på sätt komiterade antagit, ersatt af Distriktchefen, hvars egenskaper, för att göra honom till distriktchefsplats lämplig, icke kunna betingas hufvudsakligen af teknisk förmåga eller skicklighet; dock bör, i mån af nuvarande Baningeniörens afgang eller användning på andra platser, besparing genom deras, i följd af Bandirektörens anställning, möjliga förminskning i antal kunna ega rum.

På grund af de åsigter, Kongl. Maj:t här ofvan redan framställt, och med tillika fästadt afseende å hvad komiterade i ämnet uttalat samt under hänvisning till Trafikstyrelsens fullständiga utredning af de med förevarande frågor gemenskap egande förhållanden i dess här ofvan åberopade, vid denna nådiga Proposition fogade, två underdåniga memorial, anser Kongl. Maj:t sig böra till Riksdagens pröfning och godkännande endast öfverlemna de hufvudsakligaste bestämmelserna i afseende å vilkoren för tjenstemännens anställning

samt grunderna för aflöningsstaten, äfvensom ett härvid fogadt förslag öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader för år 1869, hvilket af Trafikstyrelsen upprättade förslag, med iakttagande af de mindre förändringar deri, som här ofvan äro af Kongl. Maj:t bestämda, endast till sina slutsummor i denna nådiga Proposition upptages.

I öfverensstämmelse härmed föreslår Kongl. Maj:t alltså, att Riksdageu måtte godkänna följande bestämmelser:

1:o. Embets- och tjenstemän samt betjente vid Styrelsen för Statens jernvägstrafik samt vid den under nämnda Styrelse lydande Trafikstat innehafva sina beställningar endast på förordnande och kunna från dem skiljas eller till andra beställningar inom Trafikstaten förflyttas af samma myndighet, som dem antagit. Öfriga vilkor för antagande, entledigande eller förflyttning af den personal, som tillsättes af Trafikstyrelsen, bestämmas i särskildt af Kongl. Maj:t fastställt reglemente.

2:o. Alla vid Statens jernvägstrafik anställda embets- och tjenstemäns samt betjentes arfvoden utgå af jernvägstrafikmedlen. Sådana arfvoden äro dels *fasta* och uti stat till bestämda belopp upptagna, dels *föränderliga*, eller för hvarje befattning beroende på tillämpningen af fastställd löneklassreglering med afseende på förekommande tjensteåliggandens större eller mindre omfattning, de för anställning å vissa orter erforderliga särskilda egenskaper och tjensteålder inom samma afdelning och tjenstegrad.

3:o. Af hvarje arfvodesbelopp, som uppgår till eller öfverstiger 1.200 Riksdaler, utgör en femtedel, och af mindre arfvoden en sjettedel tjenstgöringspenningar, hvilka indragas uti de fall, som i särskildt af Kongl. Maj:t fastställt reglemente bestämmas.

4:o. Fasta arfvoden utgå med nedanstående årliga belopp för följande embets- och tjenstemän, nemligen

vid Styrelsen:

till General-direktören	R:dr	9,000.
” Byrå-chefen	”	5,500.
” Öfver-direktören vid Ban- och Maskin-afdelningarne	5,500	
Särskildt arfvode för öfvervakandet af afdelningarne å linien	1,000	” 6,500.
” Öfver-direktören för Trafik-afdelningen	5,500	
Särskildt arfvode för öfvervakandet af afdelningen å linien	1,000	” 6,500.
” Sekreteraren	”	4,500.
” Registratorn och Aktuarien	”	3,500.
” En Notarie	”	2,500.

till	En Notarie	R:dr	2,500.
"	Ombudsmannen	"	3,000.
"	Kamreraren	"	4,000.
"	Revisorn	"	3,000.
"	Hufvudkassören	"	3,000.
"	Uppbörds-kassören	"	3,500.
"	Föreståndaren för Statistiska kontoret	"	4,000.
	Nuvarande innehafvaren af denna befattning bibehålles under sin tjenstetid vid det arfvode, han hittills innehaft, af 200 Riksdaler derutöfver.		
"	Arkitekten	"	1,500.
"	Öfverkontrollören	"	4,000.
"	Kontrollerande Maskiningeniören	"	4,200.
	Tjensten indrages vid nuvarande innehafvarens afgang.		

vid Trafikdistrikten.

till	Distrikt-chefen för första distriktet	R:dr	5,000.
"	d:o för andra d:o	"	5,000.
"	d:o för tredje d:o	"	5,000.

5:o. Föränderliga arfvoden utgå inom följande löneklasser, nemligen:

1:sta klassen med årligt belopp af	R:dr	4,800.
2 " " " " "	"	4,500.
3 " " " " "	"	4,200.
4 " " " " "	"	3,900.
5 " " " " "	"	3,600.
6 " " " " "	"	3,300.
7 " " " " "	"	3,000.
8 " " " " "	"	2,700.
9 " " " " "	"	2,400.
10 " " " " "	"	2,100.
11 " " " " "	"	1,800.
12 " " " " "	"	1,500.
13 " " " " "	"	1,200.
14 " " " " "	"	1,080.
15 " " " " "	"	960.
16 " " " " "	"	900.
17 " " " " "	"	840.
18 " " " " "	"	780.

19:de	klassen med årligt belopp af	R:dr	720.
20	” ” ” ” ”	”	660
21	” ” ” ” ”	”	600.
22	” ” ” ” ”	”	540.
23	” ” ” ” ”	”	480.
24	” ” ” ” ”	”	420.
25	” ” ” ” ”	”	360
26	” ” ” ” ”	”	300.
27	” ” ” ” ”	”	240.

6:o. De i klassregleringen upptagna arfvoden utgå sålunda:

	Lägsta		Högsta	
	klass	R:mt	klass	R:mt
<i>A. Vid Styrelsen.</i>				
för Öfverdirektörens Assistenten	8	2,700	4	3,900
” Telegrafdirektörer				
” Milkontrollören				
” Kontrollörer i kontrollkontoret	11	1,800	5	3,600
” Kammarförvandten				
” Biljett- och Formulärförvaltaren	12	1,500	9	2,400
” Bokhållare vid Kassa-, Statistiska och Milkon- toren				
” Kammarskrifvare				
” Kontorsskrifvare	21	600	11	1,800
” Telegrafister				
” Vaktmästare	22	540	18	780
” Telegrafbud	25	360	22	540
<i>B. Vid distrikten.</i>				
för Ban-, Maskin- och Trafikdirektör	7	3,000	1	4,800
” Assistenten åt nämnde direktörer	11	1,800	7	3,000
” Banningeniörer				
” Förrådsförvaltare	13	1,200	7	3,000
” Verkstadskamrerare				
” Verkmästare				
” Stationsinspektörer				

	Lägsta		Högsta	
	klass	R:mt	klass	R:mt
för Byråassistenter	11	1,800	9	2,400
” Lokomotivförare-förmän				
” Distriktkassörer	19	720	9	2,400
” Konstruktörer				
” Vagnmästare	13	1,200	10	2,100
” Telegrafinspektörer				
” Bokhållare	15	960	11	1,800
” Ritare				
” Lokomotivförare	24	420	11	1,800
” Stationskassörer				
” Telegrafister	27	240	11	1,800
” Kontors- och Stationsskrifvare	19	720	12	1,500
” Öfverkonduktörer	19	720	13	1,200
” Konduktörer				
” Biljettörer	27	240	13	1,200
” Stationsmästare	19	720	14	1,080
” Eldare	19	720	15	960
” Vagnförmän	21	600	15	960
” Banmästare	21	600	17	840
” Materialvakter				
” Packmästare	24	420	18	780
” Stationskarls förmän				
” Vaktmästare	24	420	21	600
” Portvakter				
” Lokomotiv- och Vagnputsare	24	420	21	600
” Kolvakter				
” Pumpare	25	360	22	540
” Vagnssmörjare				
” Bromsare	25	360	22	540
” Signalkarlar				
” Spårvevlare	25	360	22	540
” Stationskarlar				
” Kuskar	25	360	22	540
” Förrådsdrängar				

	Lägsta		Högsta	
	klass	R:mt	klass	R:mt
för Ban-, Bro- och Grindvakter egande Styrelsen att tillägga högst 15 Riksdaler i månaden under seglationstid för vakter vid rörliga broar samt att för bevakning af grindar anställa personer med lägre arfvoden.	26	300	24	420
för Kontorsvakter	27	240	24	420
” Notisbärare				
” Telegrafbud				

Antalet tjenstemän, som afönas med arfvoden *efter löneklass*, bestämmes för hvarje år i stat, som af Kongl. Maj:t fastställes. De göromål, som nu bestridas af kammar- och kontorskriverare och med dem jemförlige tjenstemän, böra i så vidsträckt omfattning, som lämpligen ske kan, utföras mot särskild, efter arbetets beskaffenhet bestämd ersättning, utan anställande af särskilde tjenstemän.

7:o. Tjensteman, som innehar årligt arfvode *efter klass* af 1,500 Riksdaler eller deröfver, kan icke förr, än han detsamma innehaft i två år, uppflyttas till högre klass inom samma afdelning och tjenstegrad. Härifrån undantagas stationsinspektorer och baningenjörer, hvilkas arfvodesklass må bestämmas med afseende på stationernas vikt och bansektionernas utsträckning samt öfriga på desse tjenstemäns vilkor inverkan förhållanden.

8:o. Styrelsen eger rätt att såsom begrafningshjelp tilldela sterbhuset efter afiden tjensteman eller betjent ett belopp, motsvarande en månads arfvode jemte tjenstgöringspenningar och ersättning för inqvartering, hvilken sistnämnda dock utgår in natura, om den afidne sådan innehade.

9:o. Embets- och tjenstemän samt betjente *vid distrikten*, hvilka ej erhålla bostad med vedbrand in natura i jernvägens egna eller för ändamålet hyrda lokaler, äro berättigade till inqvarteringsersättning, som beräknas till 20 procent af årliga arfvodet, tjenstgöringspenningar inberäknade, för dem, som äro stationerade i Stockholm, Göteborg eller Malmö, 15 procent i annan stad eller köping och 10 procent vid station på landet.

10. För sådane embets- och tjenstemän *vid distrikten*, hvilkas befattningar äro förenade med oftare förekommande tjänsteresor eller kommenderingar inom eget distrikt, utgår traktamentsersättning med belopp, som af Kongl. Maj:t

bestämmas, och hvilket icke må öfverstiga det, som i nådigst utfärdade rese-reglemente ar stadgad. För distriktchef kan, med iakttagande häraf, godtgörelse för tjänsteresor inom distriktet af Kongl. Maj:t bestämmas till viss årlig summa.

11:o. Provisioner, felräkningspenningar eller premier tillkomma:

- a) *Styrelsens hufvudkassör* med 500 Riksdaler om året;
- b) *Styrelsens uppbörds-kassör* med 25 öre för hvarje fullt tusental Riksdaler af den uppbörd, som under hvarje år blifvit från stationerna till uppbörds-kassan inremitterad;
- c) *Distriktkassörer* med ett af Styrelsen bestämdt årligt belopp, dock ej öfver 500 Riksdaler för hvardera;
- d) *Kontrollörer* och *kontorsskrifvare* vid kontrollkontoret med 10 procent å hvarje i stationernas räkenskaper af dem anmärkt och till återbetalning eller redovisning fastställt belopp; egande Styrelsen, med afseende å det anmärkta felets beskaffenhet, bestämna, om anmärkningsprocenten skall i sin helhet eller endast till en del af den felande betalas;
- e) *Trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal* med tre tiondedels procent af redovisade trafik- eller telegraminkomster, till fördelning emellan nämnda personal på afsändnings- och emottagningsstationerna enligt grunder, hvilka Styrelsen eger att bestämna;
- f) *Lokomotivförare, eldare och vagnsmörjare* samt annan betjening, till följd af hvars hushållning med materialier eller genom hvars nit och arbetsamhet väsendtliga besparingar af utgifter åstadkommits, premier enligt särskilda, af Styrelsen fastställda bestämmelser;

12:o. Öfverkonduktörer, konduktörer, packmästare, port- och kontorsvakter, notisbärare och telegrafbud erhålla uniformspersedlar in natura enligt reglemente, som Styrelsen utfärdar. Banmästare, ban- och brovakter, stationskarlsförmän, stationskarlar, signalkarlar, spårvevlare, bromsare och smörjare erhålla beklädnadsersättning till visst årligt belopp, som af Styrelsen bestämmas, mot skyldighet för dem att sjelfve bekosta och i tjänstgöring begagna föreskrifven uniformsdrägt;

13:o. Kostnadsfri läkarevård jemte medikamenter lemnas enligt de närmare bestämmelser, Kongl. Maj:t meddelar, åt de *vid distrikten* anställde tjänstemän äfvensom åt betjeningen och verkstadsarbetarne jemte desse sednares hos dem boende familjemedlemmar;

14:o. Indrages eller förändras någon befattning, och Styrelsen till följd deraf anser lämpligt att förflytta innehafvaren till tjänstgöring å annan plats med mindre aflöningsförmåner, eger Styrelsen tilldela honom lämplig lönefyllnad, intilldess han kan erhålla ny anställning med aflöningsvilkor, motsvarande dem, han förut innehade;

15:o. Tjänsteman eller betjent, hvilken genom kroppsskada eller sjuk-

lighet, ådragen under tienstgöringen, blifvit oförmögen att sin befattning behö-
rigen sköta, må hos Kongl. Maj:t af Styrelsen i underdånighet föreslås att på
de vilkor, som i hvarje fall pröfvas lämpliga, årligen af jernvägens inkomster
få uppbära hela eller en del af det arfvode, deruti icke inräknadt inqvarterings-
ersättning, beklädningspenningar och andra aflöningsförmåner, han vid utträdet
ur den aktiva tjensten innehade; hvarjemte Styrelsen eger att till Kongl. Maj:ts
pröfning öfverlemnna, huruvida något understöd bör bestås dem, som, efter att
hafva en längre tid varit anställda vid Statens jernvägar och der fullgjort sina
göromål med synnerligt nit och skicklighet, blifvit i följd af hög ålder urstånd-
satte att bibehålla deras befattningar och sakna annan utväg att bereda sig
försörjning.

Omkostnaderna för år 1869 upptagas förslagsvis att utgöra:

för Byrå-afdelningen	R:dr	172,000.
„ Ban-afdelningen	„	1,206,000.
„ Trafik-afdelningen	„	1,017,000.
„ Maskin- och Förrådsafdelningen	„	1,548,000.
„ utvidgning af verkstäder och bangårdar	„	200,000.

Summa R:dr 4,143,000.

Och föreslår Kongl. Maj:t att, derest, i följd af trafikens tillväxt utöfver
beräkning, eller stegradt pris på förbrukningsartiklar eller materiel, eller oför-
utsedda händelser, högre utgifter än de nu upptagna skulle finnas under år
1869 vara af behovet oundgängligen påkallade, Kongl. Maj:t må för nödiga ut-
gifter i sådant fall anvisa godtgörelse å trafikmedlen.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas vederbörande
Utskott, hvarjemte Kongl. Maj:t nu meddelar Styrelsen för Statens jernvägs-
trafik nådig befallning att genom någon af dess ledamöter lemna Utskottet alla
för frågans behandling derutöfver behöfliga, för Styrelsen tillgängliga upplysnin-
gar; Och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest
städse välbevågen.

CARL.

G. Lagerstråle.

S. A. K.

Uti det nådiga Bref af den 30 December 1862, hvarigenom Eders Kongl. Maj:t meddelat Dess beslut rörande inrättandet från och med 1863 års början af tvänne särskilda Styrelser för Statens jernvägar, den ena för förvaltningen af de färdiga banorna, under benämning *Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik*, och den andra för utförandet af återstående nya jernvägsanläggningar för Statens räkning, under benämning *Kongl. Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader*, har Eders Kongl. Maj:t, utan att då vilja definitivt bestämma den framtida sammansättningen af förstnämnda Styrelse, i nåder anbefallt densamma, att i öfverensstämmelse med i samma Bref fastställda hufvudgrunder för organisationen utarbета förslag till instruktion för Styrelsen och de till densamma hörande tjenstemän, för att Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning och fastställelse underställas, samt att efter någon längre tids erfarenhet inkomma med underdånigt förslag till definitiva aflöningsstater, hvilka sedermera komme att till Representationens pröfning öfverlemnas.

När nuvarande Trafikstyrelse trädde i verksamhet, hade den Vestra stambanan nyss förut blifvit i sin helhet öppnad för trafik, hvarigenom de olika delarne af denna bana, utgående, den ena från Stockholm, den andra från Göteborg med utgrening till Örebro, förenades till en sammanhängande sträcka; men ännu återstod, såsom en afskiljd del, Södra Stambanan emellan Malmö och Liatorp — en längd af 14 mil.

I samma mån de färdiga banornas längd utsträcktes och skiljda delar deraf förenades, började äfven rörelsen å dem att utvecklas i en måhända icke förutsedd grad, och banornas förvaltning att taga förökade krafter i anspråk. hvarföre äfven nya befattningar tid efter annan blefvo af nöden.

Förhållandena under denna öfvergångstid ådagalade emellertid behöfvet af en längre tids erfarenhet, innan en definitiv plan till hela trafikförvaltningens organisation jemte nödiga bestämmelser rörande formerna för denna förvaltnings verksamhet kunde upprättas och föreslås, med någon utsigt att i framtiden, då en flerfaldigt större och mångsidigare utsträckning af rörelsen inträffade, uppfylla sitt ändamål.

Redan under den tid, de färdiga banorna stodo under chefens för Statens jernvägsbyggnader öfverbefäl, hade de trenne skiljda stambanedelar, som nyss

omförmålt, under benämning af 1:sta, 2:dra och 3:dje trafikdistrikten, hvar för sig blifvit ställda under befäl af en intendent, och detaljskötseln på hvarje distrikt indelad uti de fyra hufvudafdelningar, som vid alla jernvägar af någon utsträckning utgöra grunden för förvaltningens organisation, nemligen byrå-, ban-, maskin- och trafik-afdelningarne, genom sina benämningar utmärkande föremålen för deras verksamhet.

För att till en början gifva den gemensamma högre förvaltningen så enkla former och så ringa personal som möjligt, iaktogs vid inrättandet af den nya Trafikstyrelsen, på hvilken den förre chefens befattning i afseende på de färdiga banorna öfverflyttades, icke en sådan fördelning af ärendena, att hvarje af nyssnämnda fyra hufvudafdelningar handhades af särskild embetsman, utan förordnades endast, att Styrelsen skulle utöfvas af en chef jemte en ständigt närvarande byråchef, hvilkens åliggande var att deltaga uti och kontrahera alla utgående beslut, samt de trenne distrikt-intendenterna, hvilka borde såsom ledamöter i Styrelsen inkallas för gemensamma öfverläggningar, när sådana erfordrades. För öfrigt bibehölls den förut befintliga organisationen af såväl de vid centralförvaltningen arbetande kansli-, boksluts-, kassa-, kontroll- och mil-kontoren, hvartil lades ett statistiskt kontor, som distriktindelningen med sina förvaltningsgrenar.

Erfarenheten under snart förflutna 5 år, hvarunder de färdiga statsbanornas längd efterhand ökats till en sammanhängande sträcka af 96,9 mil, och hvarunder rörelsen, såsom de afgifna årsberättelserna vitsorda, stigit i ännu större proportion än banlängden, har emellertid visat nödvändigheten deraf, att äfven härstädes följa samma organisationsgrundsatser, som gjort sig gällande vid andra länders jernvägar af motsvarande omfattning, nemligen att inom centralstyrelsen fördela ofvan angifna förvaltningsgrenar emellan särskilda personer, som hvar för sig förvärfvat speciela insigter i en viss gren; och Eders Kongl. Maj:t har på Styrelsens underdåniga förslag redan medgifvit, att intendenterna för 1:sta och 2:dra trafikdistrikten finge inkallas till dagligen tjenstgörande ledamöter i Styrelsen såsom föredragande för hvar sin afdelning af ärenden, nemligen den ena för ärenden, som angå ban- och maskinafdelningarne, och den andra för sådana, som afse den egentliga trafiken.

Tager man i betraktande mångfalden af de omsorger, som tillhöra en jernvägsförvaltning, de ekonomiska, kommersiela-, industriela- och tekniska förhållanden, som böra vara ständiga föremål för uppmärksamheten, de många beröringspunkterna emellan denna förvaltning och såväl andra embetsmyndigheter som hela den trafikerande allmänheten, det noggranna aktgifvandet på trafikanters behof och önskingar, den oeftergifliga punktlighet och skyndsamhet i hvarje ärendes handläggning, hvarförutan säkerhet, ordning och hushållning inom denna vidlyftiga och ansvarsfulla förvaltning icke kunna åstadkommas,

den förening af kunskaper och erfarenhet i en mängd olikartade detaljer, som är ett oundgängligt vilkor för att Styrelsen skall både sjelf kunna taga initiativ till de ändamålsenligaste åtgärder och med säkerhet bedöma, huru dessa genom underordnade verkställas, äfvensom öfvervaka hushållningen med arbetskrafter, materialier af alla erforderliga slag och till dess disposition stående medel, samt slutligen att förvaltningen af statsbanorna tillika måste hafva till syftemål att iakttaga och till landets bästa söka utveckla det mäktiga inflytande på samfärdseln, handeln och näringarne, som jernvägarne äro kallade att utöfva, så inses lätteligen skälen, hvarföre ofvanantydde grundsatser om arbetets fördelning gjort sig gällande vid organisationen af jernvägsförvaltningarne i allmänhet, och detta så mycket heldre som en noggrann begränsning af hvarje hufvudafdelnings verksamhetskrets icke är svår att uppdraga.

Det är också tydligt, att Styrelsens chef, som egentligen bör egna hela sin omtanke och tid åt de stora allmänna angelägenheterna och sammanhållningen samt ordnandet af det hela vid den numera vidsträckta förvaltningen, icke kan vara i tillfälle att tillika öfvervaka och ansvara för alla detaljbestämmelser och deras utförande inom så skiljaktiga förvaltningsgrenar som dem, hvarom nu är fråga.

Enhet och planmässighet vid alla dessa detaljer, som tillhöra samma afdelning inom särskilda distrikt, kunna derföre hvarken åstadkommas eller bibehållas på annat sätt, än att afdelningen inom Styrelsen har sin egen, i dess särskilda angelägenheter och göromål kunnig och erfaren representant, hvilken också är beklädd med tillräcklig myndighet att såsom högsta befälhafvare inom sin afdelning göra Styrelsens åsikter och beslut gällande, samt genom behöriga inspektioner vaka öfver samma afdelnings arbete och hushållning inom samtliga distrikten.

Med tillämpning af denna grundsats synes sammansättningen af Styrelsen för Statens jernvägstrafik böra ordnas sålunda, att ledningen af och befälet öfver det hela anförtros åt en chef med full magt och myndighet att i alla mål ensam besluta, samt ett antal ledamöter, som tills vidare kan inskränkas till tre, nemligen en ledamot för kansli-, kassa-, kameral-, statistiska samt allmänna ärenden eller byråafdelningen, under benämning af byråchef, en tillsvidare gemensam för ban- och maskin-afdelningarne jemte förråden samt en för trafikafdelningen; de båda sistnämnde under benämning af öfverdirektörer.

Styrelsen anser nemligen, att ban- och maskin-afdelningarnes angelägenheter ännu någon tid, liksom under sista året, lämpligen kunna handhafvas af samma ledamot inom Styrelsen, om derjemte, på sätt Styrelsen längre ned vill i underdånighet föreslå, ett tekniskt biträde gifves åt denna öfverdirektör antingen, såsom nu är fallet, genom kontrollerande maskiningeniören, eller, så-

som

som framdeles kunde komma att ske, genom maskindirektören vid distriktet närmast hufvudstaden.

Af en sådan central-styrelsens förändring följer likväl, att de nuvarande intendents-befattningarne måste erhålla en i viss mån förändrad betydelse så väl i förhållande till Styrelsen som till distriktförvaltningen, ty i och med det samma hvarje förvaltningsgren erhåller sin ständiga föredragande och chef inom Styrelsen, blir det dels icke längre behöfligt att, annat än undantagsvis, till öfverläggningar inom Styrelsen inkalla intendent, i följd hvaraf dennes egenskap af ledamot kan upphöra, dels kommer att på hvarje afdelningschef inom Styrelsen öfverflyttas en del af det ansvar för afdelnings verksamhet, hvilket för närvarande ensamt åligger intendenten, till följd af dennes skyldighet att besluta öfver hvarje förslag, som af underlydande afdelningsföreståndare å distriktet framställes.

Man kan nemligen icke med skäl hos en person fordra en så fullständig kännedom i samtliga afdelningarnes alla ärenden, som hos den hvilken uteslutande egnar sin tid och sina studier åt *en* afdelnings verksamhet, och den skola, nuvarande intendent varit i tillfälle genomgå, innan vården om distriktförvaltningarne dem anförtroddes, står i allmänhet icke längre den till buds, som hädanefter inträder i Statens jernvägstrafiks tjenst. Dessa embetsmän hafva nemligen från jernvägsbyggnadernas och trafikens första början kunnat steg för steg följa förvaltningens utveckling och hafva derunder haft tid och tillfälle att åt mera än en gren deraf egna fullständig uppmärksamhet och samla en fruktbringande erfarenhet äfven i detalj, men en sådan mångsidighet kan icke vidare utvecklas utan på bekostnad af den grundligare kunskap, som erfordras hos den, hvilken inom förvaltningens högsta grad skall leda en viss afdelnings verksamhet, än mindre påräknas hos dem som sedermera inträdt i Statens jernvägstrafiks tjenst och derunder måst egna hela sin förmåga åt ett visst håll. Här af följer, att, äfven om det i princip vore fördelaktigare att såsom hittills hos en och samma person, intendenten, söka all den sakkunskap förenad, som för linieförvaltningen är nödig, i stället för att på flera personer fördela arbete och studier för samma ändamål, skulle det likväl hädanefter blifva snart sagt omöjligt att finna personer, som i *alla* grenar af linieförvaltningen vore i besittning af tillbörlig öfverlägsenhet. Enligt Styrelsens förmenande måste således en del af det ansvar, som hittills ålegat intendenten, öfverflyttas på vederbörande afdelningschefer inom Styrelsen.

Af den förändrade betydelse intendentsbefattningen sålunda skulle erhålla, anser Styrelsen böra följa äfven en förändring till namnet, och Styrelsen får derföre i underdånighet föreslå, att den, åt hvilken högsta befalet å hvarje distrikt uppdrages, måtte benämnas *distriktchef*, hvilken benämning egentligare skall angifva befattningens blifvande karakter.

Distriktchefens åligganden skulle enligt den nya organisationens mening sålunda omfatta direkta befälet öfver distriktets tjenstemanna- och betjeningspersonal, ansvarigheten för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet, öfvervakandet af reglementens och instruktioners efterlefnad; afgifvandet af förslag vid tjensters tillsättande och tjenstemäns befordran inom de fastställda arfvodesklasserna, antagandet och förordnandet af betjeningen samt utöfvandet af den disciplinära bestraffningsrätten, allt inom bestämda gränser, som Styrelsen eger att närmare fastställa. Vidare borde samma embetsman, efter vederbörande afdelningsföreståndares förslag eller hörande, afgifva utlåtanden, som af Styrelsen infordras öfver ärenden inom distriktet, afgöra frågor i afseende på tjenstgöringen, der de särskilda afdelningsföreståndarne äro af olika mening, följa de ekonomiska förhållandena inom de orter, som jernbanorna inom distriktet beröra, med sådan uppmärksamhet att han kan hos Styrelsen föreslå åtgärder, som lända till befordrande af jernvägarnes ändamål, förökande af inkomster, förminskande af utgifter och i samband dermed samfärdselns och näringarnes utveckling, eller, med ett ord, i alla hänseenden bevaka Statens jernvägstrafiks rättigheter och fördelar samt i sådant afseende vara Styrelsens ombud inom den ort, der han har sin verksamhetskrets.

Beträffande tjenstgöringen inom Styrelsen för öfrigt och de derinom arbetande afdelningskontor samt de förändringar eller förstärkningar, som i afseende på dessas personal blifva nödiga, får Styrelsen i underdånighet anföra följande:

Styrelsen har redan länge erfarit saknaden af ett ordinarie juridiskt biträde samt derföre ganska ofta varit nödsakad att anlita tillfälliga sådana, ej mindre för utförande af rättegångar än för utredande af administrativa och reglementsfrågor, hvartill juridisk kunskap och erfarenhet varit af nöden.

I den mån de färdiga banornas räkenskaper och eganderättshandlingar öfverflyttas från Kongl. Styrelsen öfver Statens jernvägsbyggnader till Trafikstyrelsen, blifver det äfven nödvändigt att hafva en särskild tjensteman, som förvarar dessa handlingar och med stöd af dem bevakar Statens jernvägstrafiks rätt. Styrelsen har derföre i det underdåniga förslaget äfven upptagit en *ombudsman*, med de åligganden som i förslaget finnas närmare bestämda, hvilken tjensteman borde stå under samma afdelningschef som kansliet, kameral- och statistiska afdelningarne.

Enär öfverdirektörerne för ban- och maskin- samt trafikafdelningarne ofta måste vara frånvarande på inspektionsresor och i alla händelser icke medhinna att sjelfva uppsätta alla de expeditioner, som de på eget ansvar låta utgå inom sin afdelning, ej heller granska och göra sammandrag eller jemförelser utur alla de rapporter, som inkomma från distrikten, är det nödvändigt, att till dessa embetsmäns biträden anställas personer med speciel insigt i de

ärenden, som angå en viss afdelning; och Styrelsen har derföre i det underdåniga förslaget till ny organisation upptagit en *assistent* för hvarje af nyssnämnde afdelningschefer.

Styrelsens telegrafdirektör har hitintills, ehuru upptagen på Styrelsens stat, varit stationerad i Göteborg, der en provisionel verkstad för telegrafapparaternas vidmagthållande blifvit inrättad, hvilken verkstad likväl i anseende till bristande utrymme kommer att förflyttas till den nya verkstadsbyggnaden vid Liljeholmen, der tillräckligt utrymme kan beredas. Då underhållet af telegraflinierna och deras apparater hittills tillhört banafdelningen, och skäl icke förekommer att deruti göra förändring, anser Styrelsen, att telegrafdirektören bör stå under öfverdirektörens för banafdelningen direkta befäl.

Styrelsen har hitintills anlitat Jernvägsbyggnadsstyrelsens arkitekt emot ett för hvarje år, i mån af lemnadt biträde, bestämdt arvode, och som Styrelsen för underhållet af och tillsynen öfver det stora antalet byggnader af alla slag samt för nybyggnader, vare sig till ersättning för äldre förstörda eller obrukbara eller för nya behof och ändamål, icke kan undvara ständigt biträde af en *arkitekt*, har Styrelsen ansett lämpligt och med minsta kostnader förenadt, att äfven en sådan tjensteman varder vid Styrelsen på stat anställd såsom biträde åt öfverdirektören vid banafdelningen.

Till Trafikstyrelsens biträde vid uppsigten öfver driftmaterielen och reparationsverkstäderna anställdes år 1863 en kontrollerande maskiningeniör. Denna befattning anser Styrelsen möjligen kunna framdeles förenas med maskindirektörsbefattningen vid distriktet närmast hufvudstaden, hvadan Styrelsen i det underdåniga förslaget alternativt upptagit tjensteanordningen i detta afseende.

Styrelsen har ock fullt samman princip, som här blifvit föreslagen, flerstades följd vid organisationen af främmande jernvägars förvaltning, nemligen att maskindirektören vid den förnämsta reparationsverkstaden tillika är öfveringeniör för materielen, men icke direkt deltagar i Styrelsens öfverläggningar eller är Styrelsens ledamot. Skälet härtill är, att öfveringeniören bör under ständig sysselsättning med detaljerna vid tjenstgöringen och de dagliga arbetena i verkstaden med odelad uppmärksamhet följa de verkliga praktiska behofven, derigenom vara i tillfälle att pröfva och bedöma ändamålsenligheten af antagna eller föreslagna konstruktioner och arbetsmetoder samt gifva ledning åt maskinafdelningarnes verksamhet vid samtliga distrikten, äfvensom vara en pålitlig rådgifvare för Styrelsen, inför hvilken hans förslag blifva framställda af öfverdirektören för maskinafdelningen.

Då i alla händelser minst en assistent måste finnas vid hvarje distrikts maskinafdelning och verkstad, kan ej något hinder uppkomma för maskindirektören vid första distriktet att egna erforderlig tid åt öfveringeniörsgöröma-

len, allenast Styrelsen tillser, att nämnde assistent är behörigen kvalificerad för uppfyllandet af de på honom i sådant afseende ställda anspråk.

Behovet af en särskild tjänsteman vid Styrelsen för handhafvande af de med materialförråden sammanhängande ärenden, eller anskaffande på det mest ekonomiska sätt af erforderliga effekter samt kontrollering af hushållningen dermed, har länge varit insedt.

Detta behof anser Styrelsen i underdånighet kunna afhjelpas, om Styrelsen erhåller rättighet att framdeles anställa en *förrådskontrollör*, såsom biträde i sistnämnda afseende åt öfverdirektören för ban- och maskinafdelningarne.

Under öfverdirektören för maskinafdelningen bör äfven lyda mil- och premie-kontoret, hvars arbeten dock till större delen torde kunna ställas på ackord eller ersättas efter viss använd tid; till beredande hvaraf Styrelsen efterhand minskar den nuvarande tillförordnade, af 17 personer bestående bokhållarepersonalen. Den högst betydliga minskning i åtgången af bränsle- och smörjningsmaterialier, som införandet af premiesystemet för kol- och oljebesparing åstadkommit, betäcker flerfaldigt kostnaden för detta kontor, som dessutom är behöfligt för vidräkningarne mellan Statens- och främmande jernvägar, rörande ersättning för ömsesidigt begagnande af hvarandras rörelse materiel, samt för att erhålla en nödvändig öfversigt af den egna materielens begagnande och uthållighet jemte kontroll öfver dess regelmässiga revision.

Härförutan erfordras för kontrollering och besigtning af leveranser af räler och andra jerneffekter ett tekniskt biträde, som Styrelsen likväl tills vidare icke anser böra uppföras på ordinarie stat, utan, såsom hitintills, endast erhålla ersättning för tillfälliga uppdrag.

Styrelsens kontrollkontor, som utom granskning af all fraktdebitering och penningeuppbörd på Statens egna stationer, tillika uppgör vidräkningarne med alla främmande jernvägar, består för närvarande af 2 kontrollörer och 17 bokhållare. hvarutöfver stundom extra biträden måste tillkallas. Med en tilltagande rörelse växa naturligtvis detta kontors viktiga arbeten i motsvarande proportion, hvarföre antalet af erforderliga arbetsbiträden icke kan på förhand bestämmas, utan måste bero på Styrelsens pröfning. Med afseende på kontrollgöromålens beskaffenhet och stora vikt anser Styrelsen emellertid nödvändigt, att arbetet fördelas på tvänne afdelningar, en för person och biljettrafiken och en för godstrafiken, under hvar sin *kontrollör* såsom föreståndare; att en eller flera kontrollörer dessutom antagas, hvilka användas för ofta nödvändiga inventeringar vid stationerna, samt att en *öfverkontrollör* förordnas till föreståndare för hela kontoret att öfvervaka dess arbeten, granska och expediera gjorda anmärkningar och upprätta nödiga sammandrag samt vidräkningar. Till kontrollkontoret hörer nu äfven förvaltningen af biljett- och formulärförrådet

samt biljett-tryckningen, af hvilka det förra hittills varit anförtrodt åt en af kontorets bokhållare. Då emellertid denne tjänsteman bör förses med särskild instruktion och är underkastad särskildt ansvar, har Styrelsen ansett hans befattning äfven böra i staten särskildt upptagas.

Styrelsens telegrafkontor förestås för närvarande af första trafikdistriktets telegrafingeniör, som till biträde har tvänne telegrafister. Så länge Styrelsens embetslokal förblifver skiljd från hufvudstationen och linien, är det nödvändigt att bibehålla samma personal, hvilkens tid är fullständigt upptagen, hvaremot, vid annat förhållande, hela denna expedition torde kunna indragas.

Nu nämnda båda kontor böra arbeta under öfverdirektörens för trafikafdelningen befäl och tillsyn.

Utom de tvänne vaktmästare, Styrelsen enligt 1863 års stat eger antaga, har Styrelsen funnit sig föranlåten att, hufvudsakligen för den privata telegrafkorrespondensen på Styrelsens telegrafkontor och för paketkontoret i staden, antaga tvänne uppappare. Detta antal är äfven fortfarande nödvändigt, intill dess att hufvudstationen i Stockholm blir fullbordad, och Styrelsen möjligen derstädes eller i förening dermed bekommer ny embetslokal, då så väl den privata telegraferingen vid Styrelsens telegrafkontor som det särskilda paketkontoret komma att upphöra. För framtiden anser Styrelsen i alla händelser minst trenne vaktmästare erforderliga att å stat uppföras. I öfrigt har Styrelsen icke ansett några egentliga förändringar erforderliga i afseende på den nuvarande och från år 1863 bibehållna organisationen af Trafikstyrelsen såsom centralförvaltning.

Rörande distriktförvaltningen får Styrelsen i underdånighet anföra:

De fullbordade Westra och Södra stambanorna jemte dermed sammanhängande delar af Norra, Östra och Nordvestra stambanorna och föreningsbanan mellan Hallsberg och Örebro äro för närvarande indelade i trenne trafikdistrikt, nemligen:

Första distriktet, innefattande linierna Stockholm—Hallsberg, Katrineholm—Norrköping och Stockholm—Upsala af tillsammans 29,3 mils längd;

Andra distriktet, innefattande linierna Göteborg—Örebro, Falköping—Nässjö och Laxå—Christinehamn, af tillsammans 42,6 mil; samt

Tredje distriktet, innefattande linien Malmö—Nässjö af 25 mils längd.

Härtill har under innevarande år kommit den nu för trafik öppnade delen af Nordvestra stambanan emellan Arvika och riksgränsen mot Norge af 3,8 mils längd, hvilken handel Styrelsen antagit såsom början till ett nytt trafikdistrikt, i ordningen det fjerde, samt hvars förvaltning blifvit provisoriskt på enklaste sätt anordnad, samt derföre icke är inbegripen i förslaget till den allmänna distriktförvaltningens organisation.

Förestående indelning af de äldre banorna anser Styrelsen ändamålsenlig, allenast med den förändring bantågens anordning och lokomotiv-tjenstens lämpliga fördelning på sednare tiden gjort önskvärd, att nemligen linien emellan Jönköping och Nässjö, 4 mil, förläggas från 2:dra till 3:dje distriktet, hvarigenom det förra skulle inskränkas till 38,6 och det sednare ökas till 29 mils längd. En sådan förändring påkallar ingen förändring eller förflyttning af personalen, men underlättar betydligt inspektionen och minskar äfven i någon mån reseersättningar. Först då hela Nordvestra banan och sedermera de Östra och Norra banorna blifvit fullbordade, torde en väsendtligare förändring af distriktindelningen böra komma i fråga.

Förvaltningen af hvarje trafikdistrikt, som är försedt med egen driftmateriel, fullständig reparationsverkstad och materialförråd, anser Styrelsen böra fortfarande förblifva ordnad på enahanda grunder som hittills, allenast med den förändring i afseende på de nuvarande intendents-befattningarne, som, på sätt här ofvan blifvit anfördt, måste blifva en följd af central-styrelsens förändrade sammansättning, äfvensom den mindre väsendtliga, att den nuvarande benämningen af telegrafingeniörer å föreståndarne för fullständiga telegrafstationer utbytes mot den af telegrafinspektorer, hvilken noggrannare betecknar deras befattning; hvadan för denna del af förvaltningen här icke torde behövas någon särskild framställning

Hela den ordinarie tjänstemanna- och betjeningspersonal, som erfordras vid distrikt-förvaltningen, är upptagen i bilagda underdåniga förslag till organisation af Statens jernvägstrafiks förvaltning.

Då den definitiva aflöningsstat, hvaröfver Styrelsen är anbefalld likaledes upprätta underdånigt förslag, står i samband med den årliga utgiftsstaten och utgör föremål för äfven Riksdagens pröfning, har Styrelsen ansett den böra för sig behandlas och derföre framställt sina åsikter i denna fråga uti det förslag till aflöningsreglemente för embets- och tjänstemän samt betjening vid Statens jernvägstrafik, Styrelsen samtidigt härmed i underdånighet afgifver.

Med etc.

C. O. TROILIUS.

C. Limmell.

Stockholm den 23 December 1867.

Vidimeras
ex officio
Rudolf Ädelgren.

Underdånigt förslag

till

organisation af Statens jernvägstrafiks förvaltning.

§ 1.

Förvaltningen af Statens jernvägstrafik

omfattar bedrifvandets och befrämjandet af rörelsen å Statens jernvägar, vården och vidmagthållandet af all till dessa jernvägar hörande fast och lös egendom, anskaffning af den materiel och utförandet af de byggnader, som af den växande rörelsen betingas, samt uppbörd och redovisning af inflytande medel,

fördelas å följande afdelningar, nemligen:

byråafdelningen, hvartill höra kansli-, kameral-, kassa-, statistiska och sådana ärenden som angå förvaltningen i allmänhet;

banafdelningen, som besörjer bevakningen och vidmagthållande af banor och telegraflinier, underhåll af jernvägens fasta egendom samt utförandet af nya byggnader och anläggningar;

maskinafdelningen, hvartill höra den rörliga materielens anskaffning, vård och underhåll, dragkraftens tillhandahållande samt förrådens förseende och vård; och

trafikafdelningen, som afser den egentliga trafiken eller dels befordrandet af personer, gods och telegram, dels taxor och tariffer för sådan befordran, dels öck stationernas uppbörd och redovisning af inflytande trafik- och telegram inkomster; samt

handhafves af en centralstyrelse, under benämning: *Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik*, som utgöres af:

en *general-direktör*, såsom chef i Styrelsen, och tills vidare af:

tre *ledamöter*, hvilka äro föredragande och chefer, hvar för sin afdelning, nemligen en *byråchef* för byråafdelningen, en *öfver-direktör* för ban- och maskinafdelningarne gemensamt samt en *öfver-direktör* för trafikafdelningen.

§ 2.

General-direktören eger ensam beslutande rätt, då han sitt embete inom Styrelsen utöfvar.

General-direktören må ock, derest ärendets angelägenhet det oundgängligen kräfver, ensam meddela befallningar om verkställighetsåtgärder; dock skola slika befallningar, i händelse de röra allmänna förhållanden inom förvaltningen eller föranleda till ändring i någon redan stadgad ordning eller till utgift, skriftligen utfärdas och derefter uti Styrelsen vid nästa sammanträde, som general-direktören bevistar, till protokollet anmälas.

§ 3.

Ledamöterna bereda samt föredraga inför Styrelsen ärenden, hvilka de hvar för sin afdelning hafva att handlägga, samt kontrasignera de utgående besluten; hvarjemte öfverdirektörerna ega att på eget ansvar och genom direkta ordres till cheferne för linieförvaltningen eller till de under dessa lydande afdelningsföreståndare meddela sådana detaljbestämmelser, hvilka kunna vara behöfliga såsom en omedelbar tillämpning af Styrelsens beslut eller af gällande reglementen och instruktioner; äfvensom hvarje ledamot eger att infordra upplysningar i ärenden, som angå hans afdelning.

Ärenden må, der deras vikt och beskaffenhet ej anses fordra samtliga ledamöternas närvaro, af general-direktören jemte föredraganden handläggas och afgöras.

§ 4.

Fattar general-direktören i något ärende sådant beslut, som strider emot föredragandes eller annan ledamots åsigt, åligger denne att sin mening såsom reservation till protokollet låta anteckna; skolande sådan reservation åtfölja handlingarne i mål, som underställas Kongl. Maj:ts nådiga pröfning.

§ 5.

Är general-direktören frånvarande å inspektionsresa eller af förfall hindrad att sitt embete förvalta, skall Styrelsen utöfvas gemensamt af tillstädesvarande ledamöter, minst två, och utgående expeditioner af dem undertecknas "på Styrelsens vägnar"; skolande ärendena i vanlig ordning föredragas och, i händelse af olika åsikter bland ledamöterna, Styrelsens beslut utfärdas i öfverensstämmelse med föredragandens mening, med åliggande för ledamot som hyser skiljaktigt åsigt att densamma i protokollet låta anteckna.

I general-direktörens frånvaro må dock icke, såvida ej Kongl. Maj:t för tillfället annorlunda förordnat, frågor om förändringar i taxor och reglementen afgöras; lediga tjänster tillsättas annorlunda än genom förordnande att dem tills vidare förrätta; afsättning af tjänsteman ske, hvori dock ej inbegripes afstängning från tjänsteutöfning; eller vidtagas sådana åtgärder, som rubba eller förändra de förut för förvaltningen fastställda grunder.

§ 6.

Förekommer något ärende till afgörande under den ordinarie föredragandens förfall eller frånvaro å inspektionsresa, och är ej vikarie för honom förordnad, bestämmer general-direktören, hvilken af öfrige föredragande skall ärendet handlägga och den utgående expeditionen kontrasignera.

§ 7.

General-direktören och ledamöterna förordnas af Kongl. Maj:t, de sednare uppå underdånigt förslag af general-direktören.

§ 8.

All öfrig tjänstepersonal, tillhörande Styrelsens afdelningar, tillsättes genom Styrelsen.

§ 9.

Reglementen för trafiken på Statens jernvägar och taxa för afgifterna äfvensom reglementen för personalens antagande, entledigande, tjänstledighet, bestraffning, aflöning och pensionering utfärdas af Kongl. Maj:t uppå Styrelsens underdåniga förslag; men Styrelsen eger ej mindre att till efterrättelse fastställa tjänstgöringsreglementen än äfven, i öfverensstämmelse med här nedan stadgade grunder, meddela särskilda instruktioner för den under Styrelsen lydande personal.

§ 10.

Det åligger Styrelsen att före utgången af hvarje år till Kongl. Maj:t ingifva dels underdånig berättelse om Statens jernvägstrafik under nästföregående år, dels underdånig utredning öfver de sannolika inkomsterna af be-

mälda trafik under nästföljande år samt de förestående utgifterna under samma tid för trafikens drift, för banors, byggnaders och materiels underhåll samt för de nya byggnader, anläggningar och transportmedel, som blifva en följd af trafikens tillväxt.

§ 11.

Ändring i Styrelsens beslut må sökas genom anförande af underdåniga besvär, hvilka skola till Kongl. Maj:t i dess Civil-departements-expedition ingifvas inom tretio dagar efter erhållen del af beslutet.

§ 12.

Har general-direktören eller ledamot i Styrelsen deltagit i vrångt eller lagstridigt beslut, af vårdslöshet eller oförstånd de honom åliggande skyldigheter åsidosatt, utan tillstånd eller laga förfall från tjenstgöring sig afhållit, eller eljest blifvit med fel eller försummelse i embetet beträdd, varde därför tilltalad inför Kongl. Maj:ts och Rikets Svea Hofrätt och ansvarare efter hvad för slika fall är i lag stadgad.

§ 13.

Beträdes annan af Kongl. Maj:t tillsatt embets- eller tjänsteman med tjenstefel, må Styrelsen efter omständigheterna den felaktige varna eller på högst tre månader suspendera från tjenst och lön; dock med skyldighet att, om suspensionsstraff tillämpas, beslutet derom jemte skälen dertill genast hos Kongl. Maj:t anmäla.

§ 14.

General-direktören eger, då sådant utan hinder för göromålens behöriga gång ske kan, att årligen åtnjuta sammanräknadt en månads tjänstledighet; dock bör han, hvar gång han af denna förmån sig begagnar och då han der- efter i utöfningen af sitt embete åter inträder, derom hos chefen för Kongl. Maj:ts Civil departement göra anmälan och lemna Styrelsen underrättelse.

Öfrige af Kongl. Maj:t tillsatte embets- och tjänstemän ega, enligt af general-direktören uppgjord fördelning, hvardera årligen åtnjuta en månads semester; äfvensom, då någon af dem å annan tid är af förfall hindrad eller eljest i behof af tjänstledighet, Styrelsen eger att sådan ledighet på högst fjortou dagar bevilja.

Till Styrelsens byråafdelning höra:

§ 15.

Kansliet.

med en *sekreterare*, som uppsätter och låter afsända alla af Styrelsen beslutade skrivelser och andra utgående expeditioner, med undantag af penninge-anordningar; samt vakar deröfver, att koncepter och handlingar, hvilka böra i kansliet förvaras, hållas i god ordning och att de i kansliet anställda tjenstemän sina skyldigheter behörigen fullgöra;

en *registrator* och *aktuarie*, hvilken det åligger att föra diarium öfver alla inkommande handlingar och desamma till vederbörande inom Styrelsen aflemna;

att föra expeditionslista öfver alla utgående skrivelser och öfriga expeditioner samt desamma afsända; att föra matrikel öfver samtliga tjenstemännen vid Statens jernvägstrafik;

att vårda dessa och öfriga handlingar, hvilka höra å kansliet förvaras;

och att gemensamt och solidariskt med ombudsmannen ansvara för vården af säkerhets- och eganderättshandlingar, uppbördsborgensförbindelser, kontrakter m. m.;

tvänne notarier, som föra Styrelsens protokoll och utfärda de beslut som genom protokollsutdrag expedieras, samt biträda vid uppsättandet af utgående expeditioner och andra inom kansliet förekommande göromål, som dem af sekreteraren anförtros;

och *kopister* till det antal, som för hvarje år fastställd stat bestämmer.

§ 16.

Ombudsmannen,

hvilken åligganden äro:

att iakttaga, bevaka och fullfölja Statens jernvägstrafiks rätt uti alla mål, som antingen varda till hans embetsåtgärd af Styrelsen öfverlemnade, eller hvaruti han eljest kan finna sig befogad att talan föra;

att hålla ordentliga förteckningar öfver eganderättshandlingar samt borgensförbindelser, gällande kontrakt och andra säkerhetshandlingar samt tillse, att förnyelse af sådana handlingar sker inom laga tid; skolande ombudsmannen för vården af dessa handlingar vara med aktuarien solidariskt ansvarig;

att, när sådant ifrågakommer, bevaka Styrelsens fordringar i konkurser och årsproklamata,

§ 17.

Kammarkontoret,

med en *kamererare*, hvilken det åligger:

att emottaga och vårda de från distrikten ingående räkenskaps-handlingar;

att, på grund af dessa och Styrelsens öfriga handlingar af samma slag och med biträde af kontorets öfrige tjenstemän, upprätta Statens jernvägstrafiks räkenskap för hvarje år samt densamma underskrifva;

att för hvarje månad, sedan bokföringen för densamma fullbordats, till Styrelsen aflemna en öfversigt öfver Statens jernvägstrafiks ekonomiska ställning vid slutet af samma månad;

att föra kassa-kontroll-bok öfver Styrelsens samtliga inkomster och utgifter; i hvilken bok äfven intages kassaräkning såväl med Sveriges Riksbank öfver alla till Statens jernvägstrafik i Banken gjorda insättningar samt af Styrelsen derå utfärdade assignationer, som med Riksgäldskontoret öfver der gjorda insättningar och uttagningar;'

att annotera de qvittenser å influtna medel, som af hufvudkassören utfärdas;

att uppsätta och med sin påskrift förse de anordningar å utbetalning, som af Styrelsen beslutas; och

att hafva tillsyn öfver de i Kammarkontoret anställda tjenstemän samt dem emellan fördela göromålen;

en *kammarförvandt*, hvilken är kamererarens närmaste man samt hans vikarie vid tjenstledighet eller förfall, och hvilken biträder honom vid undersökningar och utredningar jemte andra göromål, dem kamereraren ej sjelf kan medhinna, då ock kammarförvanden därför sjelf ansvarar; samt *kammarskrifvare* till det antal, för hvarje år fastställd stat bestämmer.

§ 18.

Revisionskontoret,

med en *revisor*, som det åligger:

att verkställa granskning af ingående kassa- och förrädsredogörelser samt till dessa redogörelser hörande verifikationer;

att efter slutad granskning af hvarje månads redogörelser ofördröjligen och direkte till vederbörande tjenstemäns förklaring utställa de anmärkningar, hvartill han funnit anledning, samt, sedan förklaring inkommit, anmärkningsakten till Styrelsens pröfning öfverlemna;

att, derest under granskningen eller på grund af i sammanhang dermed infordrade och vunna upplysningar någonting anmärkningsvärdt skulle förekomma i afseende å vederbörandes iakttagande af sin skyldighet att med Statens jernvägstrafiksmedel på bästa sätt hushålla, sådant till Styrelsen omedelbarligen anmäla;

att granska de räkningar, som i hufvudkassan skola liqvideras;

att kontrollera den uppbörd, som icke är att hänföra till inkomsterna af trafik- eller telegrafering; och

att hafva tillsyn öfver de i kontoret anställda tjänstemän och göromålen emellan dem fördela;

och *kontorsskrifvare* till det antal, som för hvarje år fastställd stat bestämmer.

§ 19.

Kassakontoret,

med en *hufvudkassör*, hvilken det åligger:

att med förbehåll om annotation i Kammarkontoret emottaga och qvitera alla till kontoret ingående kontanta medel eller anvisningar derå samt göra de utbetalningar, som Styrelsen anordnar och i kamererarens kassakontroll-bok äro annoterade;

att föra kassabok öfver inkomster och utgifter;

och en *uppbörds-kassör*, som emottager den från stationerna inkommande trafik- och telegramuppbörd och öfverlemnar densamma till hufvudkassan förmedelst bevis om insättning i Riksbanken å Styrelsens räkning af hvarje emottaget belopp; samt

en *bokhållare*, hvilken tillsammans med en tillfällig kontrollant, som dertill särskildt förordnas, alltid skall vara närvarande, då uppbörds-kassören uppräknar inkommande trafikuppbörd, samt tillsammans med kassören och den andra kontrollanten underskrifva dels det protokoll, som vid uppräkningsstillfället föres, dels det uppbördsreversal, som med anledning af möjligen förekommande felaktigheter måste å kontoret rättas och till stationen återsändas, dels ock en remisslista, upptagande de verkligen inremitterade beloppen; skolande bokhållaren för öfrigt förrätta de kontoret tillhörande göromål, som honom af kassören åläggas.

§ 20.

Statistiska kontoret,

med en *föreståndare* som, med biträde af de vid kontoret anställda tjänstemän, gör de sammandrag och beräkningar ur tjänsterapporter och räkenskaper,

som tjena dels såsom materialier till den årliga berättelsen om Statens jernvägstrafik, dels till bedömandet af hushållningen med och värden om Statens jernvägstrafiks egendom, dels ock till utredningen af frågor angående taxor och andra trafikförhållanden eller tillhörande jernvägsstatistiken i allmänhet;

en *bokhållare*, som är föreståndarens vikarie vid dennes förfall, samt *kontorsskrifvare* till det antal, för hvarje år fastställd stat bestämmer.

Till Styrelsens ban och maskinafdelningar höra:

§ 21.

en *assistent*, hvilken det åligger:

att registrera de till öfver-direktören adresserade inkommande skrivelser;

att uppsätta, registrera och expediera de embetskrivelser, som från öfver-direktören utgå;

att förvara och vårda öfverdirektörs-expeditionen tillhöriga handlingar, ritningar, modeller och böcker;

att granska alla från diskriktens ban- och maskinafdelningar inkommande tjänsterapporter och anmäla till öfver-direktören de anmärkningar, dervid kunna göras;

att utföra ritningar och beräkningar för byggnader och materiel; och

att för öfrigt förrätta de göromål inom Styrelsen eller å linien, hvilka honom åläggas.

§ 22.

en *telegrafdirektör*, som tillser uppsättningen och underhållet af Statens jernvägstrafiks samtliga telegrafinier och apparater samt har uppsigt öfver de för detta ändamål nödiga reparationsverkstäder.

§ 23.

en *arkitekt*, som uppgör ritningar och kostnadsförslag till nya husbyggnader eller förändringar af äldre, samt årligen inspekterar värden om redan befintliga och föreslår de åtgärder, han med anledning deraf anser behöfliga.

§ 24.

en *kontrollerande maskiningeniör*, som biträder öfver-direktören i allt hvad som rör dels anskaffandet och besigtningen af ny rörelsemateriel med hvad dertill hörer, dels inspektionen öfver värden om redan befintlig; skolandet denna befattning, efter nuvarande innehafvarens afgång, och derest Styrel-

sen finner sådant lämpligen kunna ske, förenas med maskin-direktörsbefattningen vid det trafikdistrikt, som omfattar linierna närmast hufvudstaden.

§ 25.

en *förrådskontrollör*, hvilken det åligger:

att verkställa inventering af material- och inventarii-förråden samt att derjemte biträda öfver-direktören vid inspektionen af nämnda förråd, äfvensom vid anskaffning och besigtning af sådana effekter, med hvilkas upphandling Styrelsen tager omedelbar befattning.

§ 26.

Milkkontoret, hvars ändamål är att beräkna antalet mil, hvilket såväl Statens lokomotiv och vagnar tillryggalägga på Statens och enskildas jernvägar som dessa sednares på Statens banor, och att dymedelst dels kontrollera slitningen af den rörliga materielens axlar och hjul, dels samla erforderliga uppgifter till vidräkningar med enskilda jernvägar i afseende å den gemensamma trafiken, samt att uträkna de premier, som tillkomma lokomotivförare och eldare m. fl. för besparing af bränsle och smörjningsämnen.

Till detta kontor höra: en *mil-kontrollör*, som är föreståndare och emellan kontorets tjenstemän fördelar göromålen; en *bokhållare*, hvilken är milkontrollörens vikarie vid dennes förfall; samt *kontorsskrifvare* till det antal, som i för hvarje år fastställd stat bestämmes.

Till Styrelsens trafikafdelning höra:

§ 27.

en *assistent*, hvilken det åligger:

att registrera de till öfver-direktören adresserade, inkommande skrivelser;

att uppsätta, registrera och expediera de embetsskrivelser, som från öfver-direktören utgå;

att förvara och vårda öfverdirektörs-expeditionen tillhöriga handlingar och böcker;

att granska alla från distrikten inkommande trafik-tjenstrappor och anmäla till öfver-direktören de anmärkningar, dervid kunna göras;

att utarbета tidtabeller, taxor och tariffer; och

att för öfrigt förrätta de göromål inom Styrelsen eller å linierna, hvilka honom åläggas.

§ 28.

Kontroll-kontoret, hvilket har till ändamål att kontrollera uppbörden för trafik och telegrafering, dels genom att granska de till denna uppbörd hörande redovisningshandlingar, såväl dem som till kontoret ingå, som dem hvilka föras å stationerna, dels genom att å stationerna och å bantågen förrätta nödiga inventeringar eller undersökningar.

Tjenstemän å detta kontor äro:

en *öfver-kontrollör*, hvilken

öfvervakar utförandet af den kontorets tjenstemän åliggande kontroll; granskar och expedierar de af kontorets tjenstemän gjorda anmärkningar å inkommande uppbördsredogörelser;

för vidräkning dels med främmande banor i afseende å den gemensamma trafiken, dels med sådana myndigheter, hvilka erlägga fraktafgift periodvis;

öfvervakar tryckningen af passagerare-biljetter och dessas utlemnande till biljett-förvaltaren och från denne till stationerna.

Kontrollörer, till det antal, som för hvarje år fastställd stat bestämmer, hvilka närmast under öfverkontrollören samt i enlighet med den göromåls fördelning, som Styrelsen bestämmer, besörja och vaka öfver kontrollens utförande sålunda:

att en af dem har inseendet öfver den å kontoret pågående granskning af redovisningshandlingarne för passageraretrafiken och hvad dertill räknas. samt fördelar göromålen emellan de kontorsskrifvare, som jemte honom verkställa denna granskning;

att en annan har, på enahanda sätt, inseendet öfver granskningen af redovisningshandlingarne för gods- och boskaps-trafiken;

och att de öfrige vid resor utefter jernvägslinierna inventera stationernas biljettförråd och godsmagasin, granska der förda redovisningshandlingar, m. m. samt å bantågen dels inspektera bagage- och biljettbehandlingen samt öfriga förhållanden, som stå i samband med uppbördens säkerhet dels verkställa sådana undersökningar, som dem af Styrelsen eller öfverdirektören för trafikafdelningen blifvit särskildt för tillfället anbefallda;

skolande kontrollör, som icke med något af ofvanstående göromål är sysselsatt, tjenstgöra å kontoret, på sätt öfverkontrollören anvisar;

kontorsskrifvare, till det antal, som i för hvarje år fastställd stat bestämmas, hvilka, enligt den fördelning, som af vederbörande kontrollör föreskrifves, verkställa granskning af redovisningshandlingarne; skolande hvar och en, sedan granskningen blifvit verkställd, sådant å den af honom granskade handlingen

handlingen anteckna samt, derest anledning till anmärkning förekommer, sådant vederbörligen anmäla;

en *Biljett- och formulär-förvaltare*, hvilken det åligger:

att förvara de af Styrelsen anskaffade blanketter till passagerarebiljetter, dem enligt Öfver-kontrollörens bestämmande till biljettryckeriet utlemna, derstädes tryckta biljetter emottaga samt dem förvara och emot qvitto till stationerna utlemna;

att emottaga, förvara och emot qvitto utlemna fastställda formulär för trafikafdelningens behof och tillse, att nödigt förråd af dessa formulär ständigt förefinnes;

samt att afgifva redovisning för honom tillhörande förrådsförvaltning.

§ 29.

Telegraf-kontoret, med det antal *Telegrafister*, som i för hvarje år fastställd stat bestämmes, af hvilka en är för tjenstgöringen å kontoret och för redovisning af uppbörden derstädes ansvarig.

§ 30.

Styrelsens vaktbetjening utgöres af *Vaktmästare* och *Telegrafbud*, enligt för hvarje år fastställd stat.

§ 31.

Jernvägslinierna indelas med afseende å förvaltningen i vissa distrikt, hvartdera under befäl af

en *Distriktchef*, hvilken

öfvervakar ordningen och hushållningen inom distriktet;

uppmärksammar de industri- och handelsförhållanden inom distriktets trafikområde, som ega samband med jernvägsrörelsen;

föreslår hos Styrelsen sådana åtgärder, som kunna lända till denna rörelses befrämjande;

samt är, på sätt Styrelsen honom föreskrifver, dennas ombud i allt hvad som rör distriktets förhållanden till främmande myndigheter, inrättningar och personer;

och hvilken, så länge nu gällande trafik- och tjenstgöringsreglementen skola tillämpas, äfven utöfvar den myndighet, som enligt dessa reglementen tillhör Intendenten.

§ 32.

Distriktcheferna förordnas af Kongl. Maj:t på underdånigt förslag af Styrelsen.

§ 33.

All personal vid distriktens afdelningar tillsättes genom Styrelsen.
Till Distriktförvaltningens afdelningar höra följande tjenstemän, nemligen till

§ 34.

Byrå-afdelningen,

- en *Byrå-assistent*, som uppsätter, registrerar och expedierar de skrivelser och ordres, som från distriktchefen utgå, emottager och registrerar de till distriktchefen eller dess expedition adresserade, inkommande skrivelser, förvarar och vårdar samma expedition tillhöriga handlingar, ritningar och böcker, delgifver, i distriktchefens frånvaro från hufvudstationen, vederbörande afdelningsföreståndare ofördröjligen sådana ordres eller skrivelser, som till dennes åtgärder föranleda, samt annoterar i distriktets kassa-kontrollböcker vederbörligen godkända utgifts eller inkomsthandlingar och utför i öfrigt de ritningar eller andra göromål, som af distriktchefen honom åläggas.
- en *Bokhållare*, hvilken dels biträder vid byråafdelningens göromål, dels beordras till annan tjenstgöring, enligt distriktchefens bestämmande.
- en *Kassör*, hvilken det åligger att emottaga och med förbehåll om annotation af byrå-assistenten qvittera alla de till distriktet ingående kontanta medel eller anvisningar derå, samt betala de räkningar eller anordningar, som äro vederbörligen godkända och af byrå-assistenten i kassa-kontrollbok annoterade, samt genom kassabok redovisa inkomster och utgifter.

§ 35.

Banafdelningen,

- en *Ban-direktör*, såsom föreståndare;
- en *Ban-ingeniör* för hvarje af de bansektioner, hvori distriktet med afseende å banas och byggnaders underhåll och bevakning är fördeladt;
- samt *Bokhållare* och *Kontorsskrifvare* till det antal, i stat årligen bestämnes.

§ 36.

Maskinafdelningen:

- en *Maskindirektör*, såsom föreståndare;
- en *Maskindirektörs-assistent*, såsom biträde åt Maskin-direktören och som dennes sjelfskrifne vikarie;
- en *Verkstadskamererare*.
- en *Förrådsförvaltare*;
- samt *Verkmästare, Ritare, Bokhållare* och *Kontorsskrifvare* till det antal, årligen fastställd stat upptager.

§ 37.

Trafik-afdelningen:

- en *Trafikdirektör*, såsom föreståndare;
- Trafikdirektörs-assistenter* till det antal årligen fastställd stat bestämmer, af hvilka en vid förefallande behof är trafikdirektörens vikarie;
- en *Stationsinspektör* vid hvarje station;
- en *Stationsmästare* vid hvarje hållplats;
- en *Telegrafinspektör* vid hvarje större telegrafstation;
- samt *Stationskassörer, Bokhållare* och *Skrifvare* äfvensom *Telegrafister* och *Biljetörer* till det antal, årligen fastställd stat upptager.

§ 38.

Vid ofvanstående afdelningar inom hvarje distrikt må anställas följande betjente till det antal, årligen fastställd stat upptager:

vid *Byråafdelningen:*

Vaktmästare;

vid *Banafdelningen:*

Banmästare, samt

Ban-, Bro och Grindvakter;

vid *Maskinafdelningen:*

Lokomotivförare-förmän;

Lokomotivförare,

Eldare,

Vagnmästare,

Vagnförmän,

Lokomotiv- och

Vagnputsare,

Vagnsmörjare,
Pumpare och Kolvakter,
Materialvakter,
Förrådsdrängar,
Port- och Kontorsvakter;
och vid *Trafikafdelningen*:
Öfverkonduktörer och Konduktörer,
Packmästare,
Bromsare,
Stationskarls-förmän,
Stationskarlar, Spårvevlare och Signalkarlar,
Port- och Kontorsvakter,
Notisbärare, Telegrafbud,
Kuskar och Stalldrängar.

§ 39.

Styrelsen eger i mån af behof att antaga extra ordinarie tjenstemän och betjente jemte arbetspersonal.

S. A. K.

På grund af Riksdagens underdåniga skrifvelse af den 30 nästlidne April och med biläggande deraf i afskrift, har Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref af den 31 Maj detta år i nåder anbefallt Styrelsen för Statens jernvägstrafik att inkomma med underdånigt förslag å samtliga kostnader och utgifter, som för år 1869 blifva förenade med trafiken å Statens jernvägar, upptagande jemväl tjenstemännens aföning och de förbehåll beträffande kostnadsstatens tillämpning, som må vara nödiga med afseende på arten och omfånget af de förändringar, hvilka vid samma kostnadsstats tillämpning må kunna in-

träda, äfvensom att i sammanhang dermed föreslå de vilkor i afseende på tjenstemännens vid trafikstaten anställning, som kunna anses lämpliga att till iakttagande fastställa.

Då Styrelsen nu går att framlägga ett sådant förslag öfver 1869 års utgifter, som Riksdagen äskat, finner sig Styrelsen föranlåten att i underdånighet fästa Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet på svårigheten, för att ej säga omöjligheten, att i allmänhet och synnerligen någon längre tid förut upprätta en tillförlitlig kalkyl öfver utgifterna vid en inrättning af den sammansatta och föränderliga natur som jernvägstrafiken. allrahelst der densamma i sin nuvarande utsträckning ej är äldre än i Sverige och der under tiden ytterligare utvidgning af densamma är att förvänta. Ehuru man endast behöfver granska de detaljerade utgiftsrubriker, som förekomma uti Trafikstyrelsens årliga underdåniga berättelser, för att lätt finna orsakerna till den osäkerhet, som måste vidlåda en sådan kalkyl, torde dock en kort redogörelse för de viktigaste bland dessa orsaker här höra framläggas.

Hvad först beträffar förvaltningspersonalen och utgifterna för dennas aflöning, så förekommer dels att antalet af så väl ordinarie tjenstemän och betjening som för vissa tillfällen eller arbeten antagna extra biträden måste vara föränderligt, såsom i viss mån beroende af sjelfva rörelsens omfattning och bantågens deraf föranledda anordning samt de erforderliga underhållsarbetenas vidd för så väl banan som materielen, dels att Centralstyrelsens definitiva och fullständiga organisation ännu icke är bestämd samt att, om äfven nu en plan dertill af Styrelsen i underdånighet blifver framlagd och skulle af Eders Kongl. Maj:t i nåder godkännas, denna plan likväl icke kan eller möjligen bör med ens helt och hållet genomföras, dels slutligen, att efter all anledning sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hinner till en viss grad fullbordas vid 1869 års ingång, men att, när för närvarande icke med säkerhet kan afgöras, i hvad mån det då fullbordade arbetet kan för den allmänna trafikens ändamål användas, det måste vara med ännu större svårighet förknippadt att uppgifva den personal af tjenstemän och betjente, som vid samma tid böra vid denna bana anställas.

Hvad dernäst angår kostnaden för banornas underhåll och bevakning, så beror denna af förhållanden, hvilka dels alldeles icke kunna förutses, dels blott ganska osäkert beräknas så lång tid förut, som nu blifvit bestämd. Till de förra höra snöfall, brandskador och dylika helt och hållet tillfälliga omständigheter; till de sednare åter vexlande arbetslöner och pris på materialier, behof af slipers- och rälsutbyten, fullbordan och reparationer af byggnader, behof af utvidgningar på stationer, verkstäder och andra inrättningar, hvilkas omfattning för år 1869 svårigen kan bestämmas, förr än erfarenheten gifvit vid

handen hvad omständigheterna medgifva att deraf utföra under det föregående året, hvarjemte särskildt bevakningskostnaden i betydlig mån måste bero på den blifvande anordningen af bantågen med eller utan natt-tjenst.

På bantågens antal, tyngd och anordning för öfrigt beror åter till större eller mindre del kostnaden för den egentliga trafiktjensten och dess material-konsumtion.

Beträffande den rörliga materielens underhåll och begagnande, äro svårigheterna att på förhand beräkna kostnaden ännu större, emedan behovet af reparationer och ersättning af förslitna maskindelar merendels först yppas under det löpande året samt inköpspris och frakter för bränsle och andra konsumtionsartiklar nästan årligen vexla.

Behovet af byggnader och anläggningar för nya behof samt förökning af transportmedlen bör visserligen med någon större säkerhet kunna förutses, ehuru näppeligen så tidigt förut, att rådrum förefinnes att underställa deras utförande Riksdagens pröfning och samtycke, enär denna sammanträder redan vid början af det år, som föregår det, hvilket förslaget skulle afse.

Så vidt Styrelsen erfarit, har man derföre uti andra länder, der jernvägar blifvit anlagda och trafikerade för Statens räkning, inseende omöjligheten att i detalj, på förhand, med någon säkerhet beräkna utgifter och inkomster, samt med beaktande deraf, att jernvägstrafikens helt och hållet industriella natur gör densamma till stor del beroende af det löpande årets ekonomiska vexlingar, inskränkt sig dertill att ålägga förvaltningen upprättande och inlemnande till Regeringen vid hvarje års slut af en förslagsbudget för det *nästkommande* året, upptagande summariskt och approximativt under vissa hufvudrubriker såväl utgifter som inkomster, så vidt de på grund af det föregående årets erfarenhet och utgifterna för det kommande kunna uppskattas; lemmande åt Regeringen eller den ansvarige minister, som står i spetsen för det Statsdepartement, hvarunder jernvägarne lyda, eller sjelf är denna förvaltnings högsta chef, att lemna de föreskrifter rörande förvaltningen och hushållningen i detalj, hvartill anledningar förefinnas, samt att öfvervaka deras efterlefnad.

Efter att sålunda hafva i allmänhet angifvit de svårigheter, som förekomma vid uppgörandet af en sådan kostnads- och utgiftsstat, som Riksdagen begärt, jemte orsakerna hvarför dessa svårigheter förökas ju längre tid före tillämpningen den skall uppgöras, öfvergår Styrelsen till de speciella förslag, som Styrelsen till underdånig åtlydnad af Eders Kongl. Maj:ts nådiga befallning emellertid upprättat och som Styrelsen härhos i underdånighet bilägger, nemligen:

1:o Förslag till Aflöningsreglemente för embets- och tjenstemän samt betjening vid Statens jernvägstrafik;

2:o Förslag öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader för år 1869; och

3:o Förslag till reglemente för antagande och entledigande m. m. af den personal vid Statens jernvägstrafik, som af Styrelsen tillsättes.

Beträffande först förslaget till aflöningsreglemente får Styrelsen i underdånighet anföra följande:

Eders Kongl. Maj:t har i nådigt bref af den 30 December 1862 bestämt följande årliga arfvoden, nemligen:

för Generaldirektören 8,000 R:dr samt 1,000 R:dr såsom reseersättning;
 för hvardera Intendenten 5,000 R:dr jemte 1,000 R:dr inqvarteringsmedel och 600 R:dr ersättning för resekostnader inom distriktet; samt
 för Byråchefen 5,000 R:dr.

Genom nådigt bref af den 3 Februari 1863 har Eders Kongl. Maj:t vidare fastställt:

dels bestämda arfvoden för följande tjänstemän vid Styrelsen, nemligen:

för Registratorn	med R:dr 3,000.
„ 2 Notarier, hvardera	„ „ 2,500.
„ Kamreraren	„ „ 3,500.
„ Revisorn	„ „ 2,500.
„ Hufvudkassörn	„ „ 1,500.

jemte 250 R:dr såsom missräkningspenningar.

Förste vaktmästaren „ „ 750 och
 Andre vaktmästaren „ „ 600;

dels 15 särskilda *aflöningsklasser* att inom nådigst föreskrifna gränser tillämpas för den öfriga tjänstemannapersonalen så väl inom Styrelsen som på distrikten, från 4,800 R:dr ned till 600 R:dr om året;

dels förklarar att tjänstemännen vid distrikten skola antingen erhålla bostäder i Statens hus eller inqvarteringsersättning med 20 procent af arfvodet i Stockholm, Göteborg eller Malmö, 15 procent i öfriga städer och 10 procent vid stationer på landet;

dels öfverlemnar åt Styrelsen att bestämma aflöningen för all betjening, med vilkor att högsta årliga arfvodet ej finge öfverstiga 2,400 R:dr för lokomotivförare och 1,200 R:dr för konduktörer utom inqvarteringsersättning efter samma grunder som för tjänstemännen;

dels att Styrelsen egde i afseende på ersättningar för tjänstemännens resor i tjensteärenden och tjänstgöring m. m. utom station tillämpa de regler, som af chefen för Statens jernvägsbyggnader varit följda;

dels slutligen bemyndigar Styrelsen att anordna lämpliga ersättningar åt extra biträden, som för göromålens obehindrade gång blifva erforderliga.

Vidare har Eders Kongl. Maj:t uti nådigt bref af den 19 Februari 1864 bemyndigat Styrelsen:

att organisera ett statistiskt kontor med arfvode för dess föreståndare af R:dr 3,500 jemte ett personelt tillägg af 700 R:dr om året för dåvarande Trafikdirektören vid 2:dra distriktet Westrell, derest han ville utbyta sin innehafvande tjänst mot denna befattning.

att vid detta kontor antaga erforderligt antal bokhållare emot arfvode efter förut fastställda löneklasser;

att antaga en Sekreterare mot arfvode af 3,500 R:dr;

och slutligen att tillämpa ett af Styrelsen i underdånighet ingifvet förslag rörande provisioner för Kassörer, Stationsinspektorer, Godsbokhållare och Biljettförsäljare.

Till en början torde Styrelsen böra anmärka att den hittills vid Statens jernvägstrafik för en del tjänster begagnade aflöningsgrund, nemligen efter vissa löneklasser, är tillämpad vid alla jernvägsförvaltningar af någon betydelse och det för hela den vid jernvägen anställda personal med undantag allenast, såsom t. ex. i Belgien, för Generaldirektören och Generalinspektören. Skälen för löneklass-systemets användande vid jernvägsförvaltningen äro tvänne, det ena att för de flesta jernvägstjenstemän tillfälle till befordran utöfver en viss grad sällan förefinnes, i anseende till de bättre aflönade platsernas ringa antal i förhållande till de lägres, och att sålunda den redlige och nitiske, ehuru med jemförelsevis mindre lyckliga naturgåfvor utrustade tjenstemannen, aldrig skulle kunna efter en flerårig och oförvitlig tjenstgöring vinna ett sådant erkännande, som i någon mån förbättrade hans ekonomiska ställning, derest icke tillfälle vore beredt att uppflytta honom i högre löneklass; det andra och förnämligaste att en mängd befattningar, ehuru af samma slag, likväl fordra hos innehafvarne helt olika mått af kunskap, omdömesförmåga, sinnesnärvaro, arbete m. m., och det torde vara öfverflödigt att särskildt påpeka, huru olika dessa egenskaper tagas i anspråk hos t. ex. en Stationsinspektör i Stockholm och en å någon af de mindre stationerna å linien.

Styrelsen, som anser det hittills följda systemet för bestämmandet af aflöningarne vid Statens jernvägstrafik, nemligen dels i fasta arfvoden, dels i föränderliga, böra bibehållas, har likväl i sitt underdåniga förslag utsträckt antalet af de med fasta arfvoden försedda tjenstemän dels till 2:ne nya befattningar, Ombudsmannen och Arkitekten, dels till 2:ne äldre, som förut tillhört klassfördelningen, nemligen föreståndaren för Kontrollkontoret och uppbrödkassören.

Dessa fyra befattningar fordra ett så bestämdt mått af bepröfvade kunskaper, skicklighet, erfarenhet, redbarhet och arbetsförmåga, att några betänkligheter

ligheter mot arfvodets bestämmande på förhand i dessa afseenden icke synas möta.

Det underdåniga förslaget upptager sålunda arfvoden till fasta belopp endast för följande embets- och tjänstemän, nämligen Styrelsens chef och ledamöter, sekreteraren, registratorn, 2 notarier, ombudsmannen, kamreraren, revisorn, hufvudkassören, uppbörds-kassören, föreståndaren för Statistiska kontoret, arkitekten och öfverkontrollören samt af tjänstemännen å linien endast distrikt-cheferne. För alla öfrige såväl tjänstemän som betjente af alla grader har Styrelsen ansett sig böra föreslå aflöning efter klasser.

Hvad angår beloppen af de bestämda arfvodena, sådana de finnas föreslagna, så tillåter sig Styrelsen att underdånigst erinra om den numera stora omfattningen och mångsidigheten af det arbete, som tillhör förvaltningen af Statens jernvägstrafik samt de häraf betingade anspråk på flit, omtanke och ansvarighet hos jernvägspersonalen, till följd hvaraf Styrelsen äfven tillåter sig framhålla den åsigt, att detta verks tjenare rättvisligen icke kunna med afseende å löneförmånerna stå tillbaka för dem, som tillhöra något af Statens öfriga förvaltande verk i ungefär samma kategori.

Styrelsen har derföre ansett sig böra i det underdåniga förslaget till aflöningsreglemente upptaga arfvodet för generaldirektören till 9,000 R:dr och för byråchefen till 5,500 R:dr. Sistnämnde embetsman, som i afseende å befatningens art och ansvar närmast kan jemföras med departementscheferne i öfriga förvaltande verk, är utan tvifvel mera upptagen af embetsåligganden än någon af nämnde chefer, och Styrelsen vågar i underdånighet särskildt påpeka det förhållande, att, till följd af jernvägsförvaltningens natur, inga bestämda tider kunna på förhand utsättas för ärendenas fördraging, hvadan såväl byråchefen som öfrige ledamöter af Styrelsen stundligen måste hålla sig beredde att handlägga förekommande ärenden, och att till följd häraf desse ledamöter icke kunna, såsom andra verks, så förfoga öfver sin tid, att denna äfven kan, till förmån för deras ekonomiska bestånd, användas i andra uppdrag af allmän eller enskild natur.

Då nu, såsom Styrelsen i underdånighet anført, byråchefens åligganden, i afseende å art, ansvar och mängd, närmast äro jemförliga med en departementschefs, men han, i anseende till den tid ärendenas handläggning erfordrar, bindes vid tjensten, på ett sätt som icke eger rum för ledamöter inom andra förvaltningsstyrelser, och då enligt det underdåniga förslaget till ny organisation för Trafikstyrelsen, öfverdirektörerna inom denna Styrelse skulle, hvar för sin afdelning, icke allenast hafva enahanda åligganden som byråchefen, utan derjemte öfver liniernas afdelningar utöfva ett direkt chefskap, som hölle dem i en offlätlig verksamhet äfven der, så synes det Styrelsen vara en gifven följd,

Bih. till Riksd. Prot. 1868. 1 Saml. 1 Afd 12 Häft.

att den del af öfver-direktörernes verksamhet, som motsvarar en departements-chefs, äfven ersättes med det arfvodesbelopp, som för sistnämnde chefsbefattning i allmänhet utgår, och att för det särskilda öfvervakandet af afdelningarne å linien beräknas en särskild ersättning, hvilken, enligt Styrelsens underdåniga mening, bör utgå med i det minsta 1.000 R:dr om året, hvarföre Styrelsen i underdånighet föreslår, att öfver-direktörernes arfvoden måtte bestämmas till ett sammanräknadt belopp af 6,500 R:dr till hvardera.

Enär sekreteraren vid Trafikstyrelsen, för att kunna fylla de på honom ställda anspråk, måste ega genom studier och erfarenhet förvärfvade theoretiska och praktiska insigter i nästan alla tekniska frågor, som förekomma hos trafikförvaltningen, och, såsom ansvarig för expeditionen från Styrelsens alla afdelningar, har mera än vanligt trägna göromål, har Styrelsen ansett sig böra för denna befattning föreslå samma arvode som sekreterare i motsvarande förvaltande verk åtnjuta, eller 4,500 R:dr.

För registratorn, som tillika är aktuarie, hvars göromål, sedan år 1863, då hans arvode bestämdes till 3,000 R:dr, ansenligt ökats och genom den nya organisationen ytterligare förmeras, särdeles i afseende å ansvaret såsom aktuarie, har Styrelsen föreslagit ett arvode af 3,500 R:dr, icke allenast af nys anförda skäl, utan äfven med särskildt afseende fästadt derå, att Styrelsens registrator af ålder skött en detalj af kansligöromålen, som icke åligger registratorn i något annat verk, nemligen expedierandet af alla utgående handlingar; en fördelning af göromålen, som Styrelsen funnit leda till mycken redighet och som Styrelsen ej skulle vilja frångå, men som hos registratorn tager tid och ordningssinne i anspråk i betydligt högre grad, än hvad fallet är vid andra registratorsbefattningar.

De båda notarierne anser Styrelsen kunna bibehållas vid förut bestämdt arvode 2,500 R:dr till hvardera.

Ehuru erfarenheten visat behovet af ständiga kanslibiträden såsom renskrifvare, har Styrelsen dock ej ansett lämpligt föreslå, att flere än en kopist tills vidare på stat antages, och får Styrelsen derjemte föreslå att dessa kanslibiträdens ordinarie arfvoden, i mån af den tid och förmåga, som tagas i anspråk, måtte få utgå enligt löneklassfördelningen med högst 1,800 och lägst 600 R:dr årligen.

För ombudsmannen, hvars befattning ungefärligen motsvarar ett advokatfiskalsembete i andra verk, har Styrelsen ansett sig böra föreslå en aflöning af 3,000 R:dr årligen.

För kamereraren har Styrelsen ansett det förut bestämda arfvodet 3,500 R:dr böra höjas till 4,000 R:dr, äfvensom för revisorn från 2,500 R:dr till 3,000 R:dr, i anseende till de för båda dessa tjenstemän sedan 1863 ansenligt ökade göromålen.

För biträdena i Kammar- och Revisionskontoren torde Styrelsen få bibehålla rättigheten att, i mån af använd tid och arbete, bestämma arfvodet efter löneklass, nemligen så, att kammarförvandten, hvilken vid kamrerarens frånvaro bör ansvara för Kontorets arbeten, kan erhålla ett arvode af högst 2,400 R:dr och minst 1,500 R:dr, samt kammarskrifvarne högst 1,800 och lägst 600 R:dr.

Enligt Kongl. Maj:ts nådiga beslut hafva villkoren för Styrelsens hufvudkassör, som tillika är kassör vid jernvägsbyggnadsstyrelsen, blifvit sålunda förändrade, att han numera, efter en fördelning mellan de båda Styrelserna, som är motsatt den, hvilken tillförene egde rum, hos Trafikstyrelsen åtnjuter 3,000 R:dr såsom arvode och 500 R:dr såsom felräkningspenningar samt hos Byggnadsstyrelsen 1,500 R:dr arvode och 250 R:dr felräkningspenningar; och torde tillsvidare, eller så länge han uppbär sitt arvode från de tvänne verken, ingen förändring häruti böra ifrågakomma.

För uppbörds-kassören deremot anser sig Styrelsen böra föreslå en annan beräkningsgrund för arfvodet än hittills varit gällande. Denna kassör åtnjuter för närvarande ett arvode af 2,400 R:dr, enligt klass, samt felräkningspenningar med $\frac{1}{20}$ procent af hela uppbörden, allt enligt Eders Kongl. Maj:ts nådiga Bref af den 19 Februari 1864. Med anledning deraf att trafikinkomsterna numera uppgå till betydligt större belopp än vid den tid, då besagde arvode bestämdes, och då i mån af trafikens utveckling och nya bandelars tillkomst den nu gällande felräkningsprocenten skulle komma att uppgå till alltför höga belopp, torde uppbörds-kassörens arvode rättvisare bestämmas på det sätt, att den ordinära delen deraf gjordes större och felräkningsprocenten mindre, hvadan, och då uppbörds-kassörens åligganden äro mera ansträngande och ansvarsfulla än hufvudkassörens, Styrelsen får i underdånighet föreslå att uppbörds-kassörens löneförmåner måtte bestämmas till dels ett fast arvode af 3,500 R:dr om året, dels till felräkningspenningar med $\frac{1}{40}$ procent, eller 25 öre per 1,000 R:dr af uppbördens hela belopp, hvilken procent icke allenast bör betäcka möjligen uppkommande förluster, utan äfven bringa löneförmånerna i öfverensstämmelse med göromålens förökning.

För bokhållare vid uppbörds-kassan torde arvode få utgå med högst 2,400 och minst 1,500 R:dr.

För Statistiska Kontorets föreståndare har Eders Kongl. Maj:t bestämt ett arvode af 3,500 R:dr med ett tillägg af 700 R:dr personelt för nuvarande innehafvaren, och torde så länge denne kvarstår vid befattningen någon förändring ej böra ifrågasättas, hvaremot Styrelsen med afseende på de kunskapsmått, den noggrannhet och den arbetsförmåga, som vid denna befattning tages i anspråk, i underdånighet hemställer, att det framtida arfvodet för Statistiska Kontorets föreståndare må bestämmas till 4,000 R:dr.

Styrelsen har för afsigt att, i den mån sådant lämpligen kan ske, låta utföra en del af detta Kontors arbeten på beting eller mot extra arfvoden, men torde, intilldess visat sig i hvad mån detta är verkställbart, få bibehålla rättigheten att bestämma arfvodena för de ordinarie biträdena enligt löneklasser sålunda, att bokhållaren, hvilken under föreståndarens förfall skulle komma att ansvara för Kontorets arbeten, kan erhålla högst 2,400 och minst 1,500 samt kontorsskrifvarne högst 1,800 och minst 600 R:dr.

Beträffande öfriga afdelningar inom Styrelsen föreslås i underdånighet: att arfvodena för öfverdirektörernes assistenter samt telegrafdirektören få af Styrelsen bestämmas efter löneklassfördelningen från 4:de till 8:de klassen, eller från 3,900 till 2,700 R:dr;

att för arkitekten må bestämmas ett fast arvode af 1,500 R:dr;

att arfvodena för milkontrollören och förrådskontrollören må utgå efter klass med högst 3,600 och minst 1,800 R:dr;

att öfverkontrollören, hvars befattning, med afseende på kontrollen öfver uppbörden, är af den största vikt och ansvar, må erhålla lika lönebelopp som öfrige kontorsföreståndare, eller ett fast arvode af 4,000 R:dr;

att Styrelsen må berättigas att, i afseende på öfrige tjenstemän vid Kontrollkontoret, tillämpa löneklassfördelningen inom de gränser, som i förslaget äro angifna för kontrollörer med högst 3,600 och minst 1,800, för biljett- och formulärförvaltaren med högst 2,400 och minst 1,500 R:dr och för kontorsskrifvarne med högst 1,800 och minst 600 R:dr;

att till uppmuntran för upptäckande af fel i uppbördsredovisningen må till kontrollörer och kontorsskrifvare vid Kontrollkontoret utgå anmärkningsprovisioner med tio procent å hvarje i stationernas räkenskaper af dem anmärkt och till återbetalning fastställt belopp, dock med rättighet för Styrelsen att efter omständigheterna bestämma, om denna provision skall i sin helhet eller till någon viss del af den felande erläggas;

att telegrafister vid Styrelsens Telegrafkontor må kunna erhålla arfvoden af högst 1,800 och minst 600 R:dr;

att för bokhållare och kontorsskrifvare vid Milkontoret må bestämmas arfvoden efter klass på samma vilkor, som här ofvan äro upptagna för samma tjenstemän vid Statistiska kontoret;

att kontrollerande maskin-ingenjören må bibehållas vid nu innehafvande aflöning efter klass 4,200 R:dr, men att, derest vid nuvarande innehafvarens af denna befattning afgang, omständigheterna tillåta, att förena samma befattning med den af maskindirektör vid distriktet närmast hufvudstaden, Styrelsen må ega att anordna ett lämpligt extra arvode af högst 1,000 R:dr till nämnde maskindirektör;

att Styrelsens vaktbetjening, hvilken har uppässning sig ålagd med full sysselsättning hvarje dag, äfven Söndagar från morgon till afton, må i stället för bestämda arfvoden erhålla, i likhet med all annan betjening vid jernvägen, arfvoden enligt löneklass, vaktmästarne från 780 till 600 R:dr och telegrafbudnen från 420 till 300 R:dr årligen.

I afseende på Distriktförvaltningen hafva hittills endast intendenterne varit i åtnjutande af bestämdt årligt arvode, nemligen 5,000 R:dr. jemte inqvarteringsersättning med 20 procent af arvodet samt 600 R:dr såsom ersättning för resor inom distriktet.

Ehuru distrikchefs-befattningen icke skulle förenas med ledamotskap inom Styrelsen och ehuru en del af det ansvar, som tillförene ålegat intendent, skulle genom den nya organisationen öfverflyttas på öfver-direktörerne, anser Styrelsen likväl att distrikchefs-befattningen är af den vikt och numera, till följd af distriktens betydande utsträckning och göromålens dagligen växande mängd, fordrar ett så tråget arbete och högt ansvar, att Styrelsen ej kan föreslå någon nedsättning i de löneförmåner, som hittills åtföljt chefskapet öfver distriktförvaltningen.

Enär den af Eders Kongl. Maj:t under den 3 Februari 1863 fastställda löneklassfördelning, enligt den erfarenhet, som sedermera vunnits, dels synes i de högre tjenstemannagraderne lemna alltför stor åtskilnad emellan hvarje steg, dels med afseende å fördelningen på de särskilda afdelningarnes tjenstebefattningar icke lemna tillfälle att göra full rättvisa åt banafdelningens tjenstemän i jembörelse med trafikafdelningens, emedan förstnämnde tjenstemäns befattningar onekligen äro förenade med vida mera ansträngande och för hel-san äfventyrliga samt i afseende på säkerheten och hushållningen ansvarsfulla åligganden än de sistnämndes, dels ock nu gällande klassfördelning icke sträcker sig till betjeningens aflöning, så har Styrelsen i det nu framlagda förslaget gjort de tillägg till de äldre bestämmelserna, som af ofvannämnda orsaker påkallats.

Rörande den föreslagna tillämpningen, får Styrelsen anföra, att Styrelsen, som endast en gång tillämpat den högsta aflöningsklassen, 4,800 R:dr, nemligen till förmån för en numera afiden maskiningeniör, hvilken deraf var i åtnjutande allenast några få månader, anser aflöning, i såväl denna löneklass som den närmast lägre, 4,500 R:dr, förutsätta så framstående förtjenster, att frågan om dess tilldelande åt tjenstemän borde för hvarje fall underställas Eders Kongl. Maj:ts pröfning.

I afseende på befördran till högre löneklass inom samma afdelning och tjenstegrad, har Styrelsen trott samma stadgande härstädes vara lämpligt, som är infördt vid de Belgiska statsbanorna, nemligen att den, som skall uppflyttas till högre arvode än 1,500 R:dr, bör hafva innehaft närmaste lägre klass under

tvänne föregående år; hvaremot inom de lägre graderna sådan inskränkande bestämmelse synes Styrelsen mindre lämplig, emedan det då skulle erfordras en alltför lång tid att genomgå alla dessa grader, som till största delen understiga de knappaste lönevilkor.

Betjeningens i förslaget intagna fördelning på löneklasserna är densamma, som alltsedan år 1863 varit af Styrelsen reglerad, och har visat sig tillfredsställande, hvarför Styrelsen föreslår dess bibehållande samt att det må öfverlemnas åt Styrelsen, att stadga befordringsvilkoren, hvilka måste till större delen rättas efter dels lokala förhållanden, dels ofta inträffande vexlingar i rörelsens storlek och deraf följande förändrade anordningar bland personalen.

I sammanhang med regleringen af arvoden har Styrelsen uti förslaget äfven upptagit nu gällande stadganden om de särskilda förmåner, som Styrelsen varit berättigad att tillägga tjänstemän och betjente vid trafikdistrikten, och som Styrelsen underdånigst hemställer må vardas bibehållna; nemligen:

om rättighet för tjänstemän och betjening till bostad med visst mått bränsle i Statens egna eller för ändamålet förhyrda lokaler, eller i brist deraf till inqvarteringsersättning;

om ersättning för resor i tjensteärenden och för tjenstgöring utom egen station;

om provisioner, felräkningspenningar och premier;

om uniformering och beklädnadsersättning för tåg-, stations- och banbetjeningen; samt slutligen

om kostnadsfri läkarevård och medikamenter.

I afseende på förmånen af boställslägenheter och inqvarteringsersättning har Styrelsen icke föreslagit någon förändring, utan åberopar, i afseende på de förra, allenast det förhållande, att vid de Svenska banornas anläggning bostäder in natura endast blifvit uppförda för stationsinspektorer, de fleste baningeniörer samt banvakter, såsom alldeles oundgängliga för möjligheten af rörelsens och banornas skötsel och vård, men att bostäder för den öfriga personalen helt och hållet saknas, deraf följt nödvändigheten att vid vissa stationer för jernvägens räkning på längre tid förhyra boställslokaler åt sådane tjänstemän, hvilkas befattning med den stundliga rörelsen nödvändigt fordrar att de hafva sitt hemvist inom viss stations närmaste granskap, såsom för trafikdirektörer, maskindirektörer och deras assistenter.

För sådane embets- och tjänstemän vid distrikten, hvilkas befattningar äro förenade med oftare förekommande resor eller kommenderingar inom eget distrikt, torde en tillämpning af Eders Kongl. Maj:ts nådiga reglemente angående reseersättning och traktamenten icke böra ega rum, hvaremot det synes Styrelsen lämpligt, att något höja de ersättningar af samma slag, som hittills varit gällande, eller från 3 till 4 R:dr för nattlogis, eller frånvaro från hemmet

under helt dygn, för distriktens afdelningsföreståndare och deras assistenter, emedan det förra beloppet ingalunda motsvarar de med sådana resor förenade kostnader, och det icke kan vara ändamålsenligt, att desse tjänstemän, till hvilkas åliggande det hör att ofta inspektera linierna, af ekonomiska skäl förändras att sådant underlåta. Af samma skäl har Styrelsen ansett ifrågavarande slags ersättning för en del andra tjänstemän såsom baningeniörer m. fl. böra höjas från 2 R:dr 50 öre till 3 R:dr.

I afseende på provisioner och felräkningspenningar har Styrelsen ej ansett skäl förekomma till annan förändring i nu gällande stadganden, än

dels att, såsom ofvanför blifvit nämndt, uppbörds-kassörens provision nedsättes till hälften, eller från 50 till 25 öre per 1,000 R:dr af uppbörden, då i sammanhang dermed ett fast arvode af 3,500 R:dr bestämmes för denne tjänsteman;

dels att den nuvarande bestämmelsen rörande provision och felräkningspenningar vid uppbörd af trafikmedel på stationerna måtte, utan att provisionsbeloppet förändras, sålunda modifieras, att Styrelsen kan på ett i förhållande till vederbörande tjänstemäns besvär och ansvar mera rättvist sätt fördela uppbördsprovisionen för godstrafik emellan tjänstemännen på både afsändnings- och emottagningsstationerna. Enligt nu gällande stadgande tillkommer den bestämda provisionen endast den station, der frakterna kontant inbetalas, emedan uppbördstjänstemännen derstädes lätt äro underkastade förluster genom missräkning, men deraf har följt, att vederbörande stationsinspektorer af eget intresse någon gång nödgat trafikant att mot sin egen önskan erlægga frakten på afsändningsstationen. Att låta provisionen tillfalla ensamt emottagningsstationen skulle åter minska afsändningsstationens intresse att draga till sig så stor trafik som möjligt, och Styrelsen anser därför lämpligt, att den nu beviljade provisionen på uppburna medel för godstrafik bör fördelas emellan afsändnings- och emottagningsstationerna, men hemställer, att denna fördelning, dervid flerdigade lokala förhållanden böra tagas i betraktande, må få bero på Styrelsens pröfning.

Under år 1865 infördes vid Statens jernvägar premier till lokomotivförare, eldare och vagnssmörjare för besparing af bränsle och smörjningsämnen, hvilken åtgärd haft till följd dels en högst betydlig besparing i åtgången af dessa dyrbara materialier, dels en ej obetydligt ökad förtjänst för personalen. Som likväl ökad erfarenhet tid efter annan fordrar förändringar uti hithörande reglementariska stadganden, torde det få tillkomma Styrelsen att fastställa bestämmelserna i afseende å dessa premier.

Styrelsen har äfven gjort försök att medelst premier inom banafdelningen åstadkomma en minskad underhållskostnad för sjelfva banorna; och anser Styrelsen af stor vikt, att hinder ej läggas i vägen för ett fortgående i samma

riktning inom de afdelningar, der den arbetande personalens eget intresse att göra besparingar i utgifter kan förenas med nödig ordning och säkerhet.

Beträffande uniformering och beklädnadsersättning för den del af betjeningen, som under tjänstgöring bör genom sin klädsel igenkännas såsom tillhörande banan, har Styrelsen ansett nu gällande stadganden kunna bibehållas, sådana de allt ifrån de första banornas öppnande för rörelsen varit antagna.

Likaså finner ej Styrelsen skäl till förändringar i den reglering af sjukvården, som allt hittintills varit medgifven. De uti förslaget intagna bestämmelserna äro sådana, som förhållandena sednast blifvit af Styrelsen reglerade.

Förmånen för en atliden tjänstemans eller betjents efterlevande att få uppbära en månads aflöning såsom begrafningshjälp har äfven varit från banornas första öppnande medgifven och synes Styrelsen böra bibehållas.

Slutligen har Styrelsen i underdånighet föreslagit bildandet af en så kallad reservstat, afsedd dels för sådane tjänstemän och betjente, som genom kroppsskada eller sjuklighet blifvit oförmögne att behörigen sköta innehafvande befattningar, dels ock för sådane, hvilkas tjänster, till följd af vexlingar i rörelsens förhållanden eller förändringar i förvaltningssystemet, blifva indragna, dock med vilkor i båda dessa fall, att den på indragningsstat förflyttade skall åter inträda i tjänstgöring, när, huru och hvarhelst det föreskrifves och han ej genom läkarebetyg kan styrka förfall.

Denna fråga sammanhänger dock så nära med den ännu oafgjorda, angående pensionering af personalen vid Statens jernvägstrafik, att Styrelsen i det nu föreliggande förslaget icke ansett sig böra upptaga så definitiva bestämmelser, som kunde berättiga Styrelsen att efter eget bepröfvande i hvarje förekommande fall besluta, hvadan Styrelsen föreslår att tillsvidare få, då sådant synes erforderligt, till Eders Kongl. Maj:t inkomma med underdånigt förslag i ämnet, på de grunder aflöningsreglementet innehåller.

Det förslag öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader under år 1869, som härhos i underdånighet biläggas, är uppställt i öfverensstämmelse med de redogörelser, som för hvarje år blifvit till Eders Kongl. Maj:t afgifna öfver alla Statens jernvägstrafiks utgifter. Förslaget åtföljes af en sådan förklaring, som Riksdagen äskat öfver de förbehåll beträffande kostnadsstatens tillämpning, som derutinnan må vara nödiga med afseende på inträffande förändringar samt af en särskild förslagsberäkning öfver de sannolika utgifterna för tjänstemäns och betjenings aflöning, inquartering, beklädnadsersättning jemte arfvoden till extra tjänstemän och betjening, rese- och traktamentsersättningar, felräkningspenningar och diverse omkostnader, upprättadt med tillämpning af det allmänna aflöningsreglemente, som tillika åtföljer detta underdåniga memorial.

Uti

Uti sjelfva omkostnadsförslaget äro utgifterna till personalen fördelade under de särskilda förvaltningsafdelningarne, hvarvid dock anmärkes, att aflöningen för maskinafdelningen vid distrikten är enligt vedertaget bruk fördelad under trenne rubriker: lokomotivtjänst, vagntjänst och transportmedlens underhåll, sålunda att, utom kostnaden för den med det särskilda slaget arbete sysselsatta personalen, af utgifterna för den gemensamma personalen, eller maskindirektörs-expeditionen, en fjerdedel blifvit hänförd till hvardera af de två första och hälften till den sistnämnda rubriken.

Antalet af tjänstemän och betjening är rättadt efter nuvarande förhållanden vid Vestra, Södra, Norra, Östra och Nordvestra stambanorna om 96,9 mils längd, med afseende likväl på den sannolika tillökning i bevaknings-, trafik-, tåg- och lokomotivpersonal, som en beräknad utvidgning af rörelsen kan erfordra, men med förbigående dels af den personal, som särskildt kan erfordras vid Sammanbindningsbanan genom Stockholm, och af den, som är anställd vid den afskiljda delen af Nordvestra stambanan emellan Arvika och riksgränsen mot Norge.

Beträffande öfriga i förslaget uppförda utgiftsposter anhåller Styrelsen att få anföra följande:

Eders Kongl. Maj:t har tid efter annan uppå Styrelsens underdåniga förslag beviljat anslag af trafikmedel såsom understöd åt vid Statens jernvägs- trafik anställde tjänstemän, för att vid främmande länders jernvägar inhemta kunskaper och erfarenhet i sitt yrke samt lära känna de framsteg i såväl administrativt som tekniskt hänseende, hvilka den vidtomfattande jernvägsrörelsen i utlandet årligen framkallar. De inhemska jernvägarne hafva redan kunnat draga flerfaldig nytta af sålunda inhemtad erfarenhet, och tillfälle till dylika studier synes derföre böra i jernvägarnes eget intresse fortfarande hållas öppet. Stundom erfordras äfven att vid större utländska trafikstationer och verkstäder låta inöfva personer uti handhafvandet af vissa speciela befattningar, hvarutin- nan den inhemska rörelsen icke ännu medgifver en nog mångsidig utbildning, hvarförutan en för de inhemska jernvägarne fördelaktig anknytning af direkta trafikförbindelser med kommunikationsanstalter i angränsande länder någon gång kan fordra tjänstemäns utsändande för uppgörelse af de nödiga öfverens- kommelserna. Af dessa skäl har Styrelsen trott sig böra på utgiftsstaten för- slagsvis upptaga ett årligt anslag af högst 5,000 R:dr, för att i mån af behof användas dels till ersättning för resekostnader åt embets- och tjänstemän, som af Styrelsen beordras att för något visst ändamål besöka utländska jernvägar, dels till understöd för sådana vid verket anställde personer, som med Styrel- sens tillstånd vilja i utlandet inhemta ökade kunskaper och erfarenhet i sitt yrke.

Till inköp af böcker, kartor, ritningar och tidskrifter, som röra jernvägsväsendet har Styrelsen föreslagit bibehållandet af det förut till samma ändamål nädigst beviljade anslaget 1,500 R:dr.

Enär utrymmet i det Statens hus i hufvudstaden, Styrelsen för närvarande disponerar, befunnits alltför inskränkt, har Styrelsen nödsakats att i närheten deraf förhyra lokaler för kansliet, statistiska-, mil- och paketkontoren, och dessutom äro embetslokaler för intendents-expeditionen vid första trafikdistriktet samt uppbördskassan förhyrda i enskildt hus nära Södra bangården. För dessa lägenheter, som erfordras fortfarande, till dess att Styrelsen trandeles möjligen kan erhålla egen, tillräcklig och ändamålsenlig embetslokal uti det blifvande stationshuset vid centralbangården i Stockholm, uppgå hyrorna till omkring 8,000 R:dr årligen.

Alla öfriga utgiftsposter för underhåll och drift äro beräknade till ungefär samma belopp i förhållande till banlängden, som erfordrats under sednast förflyttna år, med undantag af kostnaderna för sleeper- och rail-utbyten samt reparation af lokomotiv; hvilka kostnader måste proportionsvis stiga, i den mån banorna och materielens blifva äldre och rörelsen ökas. De orsaker, som kunna rubba förslagsberäkningarne, äro anförda uti anmärkningarne vid sjelfva förslaget.

Då det för linien emellan Christinehamn och Carlstad beräknade anslaget till rörlig materiel möjligen torde kunna blifva disponibelt år 1869, har Styrelsen icke ansett ytterligare anslag af trafikmedel till den rörliga materielens förstärkning vara af behovet påkalladt, så vidt för närvarande kan förutses.

Deremot erfordras ännu medel till fortsättning af de nya byggnader och utvidgningar af äldre stationer och bangårdar, som den sedan stambanornas första anläggning ökade rörelsen gjort oundvikliga. Ehuru det icke är möjligt, att förr än vid nästa års slut med någon säkerhet beräkna de belopp, som blifva erforderliga, emedan dessa bero på hvad som kan utföras under samma år, så anser Styrelsen sig likväl böra i detta afseende föreslå en summa af inalles 200,000 R:dr till användande år 1869.

Den vid Liljeholmen först uppförda reparationsverkstaden för lokomotiv är endast provisionel och har ej varit påräknad att vara för ändamålet tillräcklig, då den ej inrymmer mera än 2 lokomotiv. Till smedja och hjulreparationsverkstad har en betydlig del af dervarande lokomotivstall måst tagas i anspråk, hvarigenom tillräckligt utrymme saknas för det ökade antalet af maskiner. Förrådet är dessutom inrymdt dels uti en del af lokomotivstallet, dels uti flera spridda lokaler inom Liljeholmens egendom. Sedan första trafikdistriktet blifvit utsträckt till Norrköping och Upsala samt materielens styrka mera än fördubblats, emot hvad som ifrån början ansågs behöfligt för den då väntade rörelsen, har det blifvit oundgängligt att bereda större utrymme för reparation af lokomotiv och vagnar samt att anordna lämpligt förvaringsrum för de dyrbara materialförråden. I sammanhang dermed måste man äfven vara betänkt på utvidgning af bangården vid Liljeholmen, så att bantåg, som,

efter sammanbindningsbanans fullbordan, ankomma från Stockholms båda bangårdar; måtte kunna vid Liljeholmen förenas för att vidare afgå på Vestra stambanan, äfvensom bantåg, som ankomma till Liljeholmen från Vestra stambanan, derstädes delas till de olika bangårdarne inom hufvudstadens område. Härtill erfordras utrymme för ett tredje spår på bredden och förlängning af det förut varande dubbelspåret samt utläggning af ett dubbelspår från Liljeholmen till Sammanbindningsbanans ändpunkt i grannskapet af Tantogatan på Södermalm; det sednare för att vinna tid och utan fara för sammanstötningar kunna handhafva rörelsen emellan Stockholms olika bangårdar och Liljeholmen.

För att härtill bereda utrymme, börjades år 1866 bortsprängning af en bergklippa emellan banan och Årstaviken, hvilket arbete under innevarande år fullbordats, hvarigenom en tillräcklig plan med fast grund vunnits för så väl stationens utvidgning åt söder som för den nya reparationsverkstaden, hvilken är ämnad att uppföras under år 1868.

Men som hela detta arbete svårigen torde fullständigt medhinnas nämnda år och den gamla verkstadens inredning till förrådslokal i alla fall återstår, så har ett anslag af 20,000 R:dr blifvit föreslaget till dessa arbetens fullbordan år 1869.

Till uppförande af ett nytt lokomotivstall vid Töreboda har Styrelsen föreslagit en summa af 12,000 R:dr. Det gamla stallet derstädes är uppfördt af resvirke på utfyllt grund, samt numera ytterst förfallet och eldfarligt. Såsom ändpunkt för dagliga ordinarie godståg emellan Töreboda åt Göteborg å ena sidan samt åt Örebro och Christinehamn å den andra, är denna plats särdeles lämplig för en lokomotivstation och kan såsom sådan icke undvaras.

Utvidgning af reparationsverkstäderna i Malmö har länge varit af behöfvat högt påkallad, och har derföre början dermed blifvit gjord innevarande år med en kostnad af omkring 30,000 R:dr, skolande dessa byggnader fortsättas år 1868 med 40,000 R:dr och möjligen fullbordas år 1869 genom det föreslagna anslaget för sistnämnda år af 40,000 R:dr. Det för ögonblicket angelägnaste är uppförandet af ny vagnreparationsverkstad, då den gamla ej inrymmer tredjedelen af det antal vagnar, som behöfva repareras, hvarigenom ej allenast kostnaden för underhållet betydligt ökas, utan äfven vagnar äro, till stort men för rörelsen, en längre tid, än som eljest kunde behöfvas undandragna trafikens tjenst. Genom byggnad af ny verkstad vinnes äfven lokal för förråden i den gamla verkstaden, så att den del af lokomotivstallet, som nu, ehuru dertill olämplig, måste begagnas till förvaringsrum för förråden, kan blifva disponibel till sitt ursprungliga ändamål.

Genom den hvarje år växande rörelsen på Södra stambanan, och synnerligen sedan flera bibanor blifvit med denna förenade, har det för bangården i Malmö från början afsedda utrymmet blifvit allt mera otillräckligt, så att de för rangering af större godståg nödvändiga rörelser med lokomotiv och vagnar icke kunna utföras med erforderlig skyndsamhet och säkerhet; dessutom saknas å denna bangård nödiga

platser för lastning och lossning af varor. Genom det bristande utrymmet för anläggning af flera spår inom stationen, förorsakas vid en liffigare trafik ofta stockningar i rörelsen, i det att lastade vagnar måste afsättas vid de närmare stationerna, emedan de icke kunna emottagas i Malmö, förr än de redan innevarande hunnit lossas och åter utsändas på linien. Emellertid beror denna utvidgning af Malmö bangård på utgången af öppnade underhandlingar med Malmö stad om förvärfvandet för Statens räkning af erforderligt utrymme inom stadens och hamnens område, der emellertid så många spår redan blifvit utlagda som omständigheterna medgifvit, utan att dock de kännbara olägenheterna för rörelsen kunnat annat än i ringa mån afhjelpas.

Då Styrelsen förmodar, att alla hinder för arbetets påbörjande skola under nästa år blifva undanröjda, har Styrelsen, oaktadt fullständigt kostnadsförslag dessförrinnan icke kan uppgöras, upptagit 50,000 R:dr att användas år 1869 till denna utvidgning.

Vid Alfvesta station erfordras ett nytt lokomotivstall, emedan der förutvarande stall endast inrymmer ett lokomotiv, då deremot ofta 2 à 3 lokomotiver borde vara stationerade på denna plats, som är utgångspunkten för Wexjö-banan och nattstation för snälltågen under vintermånaderna, samt välbelägen såsom lokomotiv-reservstation. Styrelsen har för denna byggnad föreslagit ett anslag af 12,000 R:dr.

Hvarje år förekommer ännu behof af smärre nybyggnader, såsom förlängning af gamla och utläggning af nya spår på de äldre stationerna, vaktstugor vid en del vägförgångar, som ej äro med dylika försedda, ekonomihus vid en del äldre stationer, vändskifvor, vagnvågar m. m., äfvensom jordinköp för planteringar till skydd mot snösamlingar, och har Styrelsen för dessa ändamål föreslagit en summa af 66,000 R:dr att användas år 1869.

Vid det sista af de tre förslag, Styrelsen till efterkommande af Eders Kongl. Maj:ts befallning upprättat, nemligen förslaget till reglemente för antagande och entledigande m. m. af den personal vid Statens jernvägstrafik, som af Styrelsen tillsättes, anhåller Styrelsen få anföra följande och på samma gång uttala sin åsigt i afseende på den i Riksdagens underdåniga framställning vidrörda frågan, huruvida de vid Statens jernvägstrafik anställda personer borde komma i åtnjutande af de rättigheter, § 36 i Regeringsformen tillerkänner Statens tjänstemän i allmänhet.

Tvänne all jernvägstrafik tillhörande förhållanden föranleda egentligen den olikhet, som måste förefinnas i vilkoren för anställning af trafikpersonal och af tjänstemän vid de flesta andra Statens verk.

Det ena består deruti, att vid de aldra flesta befattningar inom jernvägsförvaltningen, med undantag möjligen för dem, som endast afse skrif- och räkenskaps-göromål, hos innehafvaren fordras ej allenast insigter i befattningen tillhörande åligganden i allmänhet, utan äfven speciela personliga egenskaper, såsom rådighet, mod, själfbeherrskning och ett lämpligt sätt såväl vid utöfvandet af befäl öfver under-

lydande som vid bemötandet af den trafikerande allmänheten, och slutligen en frisk och stark kropp, och att således fordringarne på en jernvägstjensteman äro sådana att man icke förr än efter längre tids erfarenhet kan afgöra, huruvida han är i *alla* hänseenden passande för den befattning, hvartill han en gång blifvit antagen. Om nu efter en längre pröfning tjenstemannen icke skulle befinnas ega alla de egenskaper, man hos honom förutsatt, eller om till följd af sjuklighet eller andra omständigheter de erforderliga egenskaperna försvagades, skulle, derest den återopade § vore gällande äfven för trafikpersonalen, en sådan tjensteman icke kunna utan eget medgifvande förflyttas till någon annan befattning, der dessa egenskaper i mindre grad toges i anspråk, men der hans insigter och förmåga i öfrigt gjorde honom fullt lämplig. Under tvingande omständigheter och der trafikens säkerhet så fordrade, återstode då ej annat val, än att helt och hållet eller delvis låta annan person öfvertaga en sådan tjenstemans funktioner, men detta skulle medföra särskilda kostnader, som eljest kunnat undvikas. Dertill kan äfven läggas en annan icke mindre afsevärd omständighet, som är på det nogaste förknippad med jernvägsrörelsens natur och dess uppgift att skyndsamt och säkert befordra personer och egendom från en ort till en annan. För att jernvägstransporten skall kunna försiggå utan faror och förluster af mångahanda slag, måste hvarje enskild vid jernvägsrörelsen anställd person ovilkorligen noga känna samt punktligt uppfylla hvarje sitt åliggande. Den till utseendet obetydligaste försummelse eller afvikelse från instruktioner och ordres, eller bristande rådighet och sinnesnärvaro, gifva ofta anledning till stora olyckor. Vid en sådan inrättning, der allt beror på en talrik och spridd personals sammanhållande till gemensamt och punktligt arbete för ett och samma ändamål, som förfelas om en enda icke förstår eller fullgör sin skyldighet i det rätta ögonblicket, är en sträng disciplin i tjensten det oeftergifligaste vilkor, hvarunder någon kan ikläda sig det höga ansvar, som nödvändigtvis måste tillhöra och kännas af hvar och en på den plats han bekläder. Det är derföre enligt Styrelsens tanke nödvändigt, att en hvar, som är anställd i jernvägens tjenst, vet att han innehafver sin plats uteslutande på förtroende till sin duglighet och redbarhet.

Det andra förhållandet, som bidrager till jernvägstjenstemännens undantagsställning, är den föränderlighet i behovet af personal, hvilken betingas af vexlingarne dels i sjelfva rörelsen på jernvägarne, såsom dess ökning eller minskning i det hela eller lokalt, förändringar i dess rigtning till följd af politiska, ekonomiska eller industriella förhållanden, eller anknytning af andra kommunikationsleder m. m., dels i systemer för trafikens besörjande, samt banornas underhåll och bevakning; hvarutinnan det städse måste vara förvaltningens syftemål att åstadkomma förenklningar som leda till förökad besparing, ordning, säkerhet och allmän bekvämlighet.

Dessa i allmänhet angifna förhållanden måste vid förvaltningen af Statens jernvägstrafik alltid föranleda till en från Statens öfriga civila embetsverk skiljaktig organisation, i afseende å tjenstemännens ställning.

Styrelsen anser deraf följa:

att de embetsmän, nemligen general-direktören, afdelningscheferne inom Styrelsen och distriktcheferne, som af Kongl. Maj:t förordnas, den förstnämnde omedelbart och de sednare på general-direktörens eller Styrelsens anmälan, äfven måste kunna af Kongl. Maj:t i samma ordning från sina befattningar skiljas eller till andra tjänster förflyttas;

att alla öfrige tjänstemän och all betjening, som antingen omedelbart af Styrelsen eller efter dess uppdrag af underlydande befälhafvare förordnas, äfven må af Styrelsen kunna entledigas antingen omedelbart för grofva tjenstefel, eller efter 3 månaders uppsägning, på grund af visad olämplighet för innehavande befattning, eller i händelse af tjenstens beslutade indragning, samt äfven kunna förflyttas till fast tjänst eller tillfällig tjenstgöring på annan ort.

Å andra sidan är vid sådant förhållande nödigt, att tjänsteman eller betjent, som åtnjuter månadsaflöning, icke må utan Styrelsens bifall frivilligt lemna sin befattning, med mindre än att han densamma 3 månader förut uppsagt.

En följd af dessa vid de aldraflestas jernvägar tillämpade principer har blifvit, att betjeningen och äfven tjänstemän vid den så kallade aktiva tjensten på linien antagas genom kontrakt, i enlighet med de för tjenstgöringen uppställda vilkor och instruktioner.

Af samma skäl, som blifvit anförda för Styrelsens rättighet att entlediga under densamma lydande tjänstemän, torde äfven rättighet att bestraffa disciplinär- och andra fel, som ej innefatta brott mot allmän lag, åt Styrelsen inrymmas och straffgraderna bestämmas till: muntlig och skriftlig varning, afdrag å arvode, suspension från tjänst och lön, nedflyttning i lönegrad och slutligen uppsägning eller afsked; börande reglorna för tillämpningen af de allmänna bestämmelserna härom finnas angifna uti det tjenstgöringsreglemente, som Styrelsen eger att upprätta och utfärda, såsom det äfven är i det vid Statens jernvägar nu gällande reglemente iakttaget.

De i förslaget intagna vilkoren för vinnande af ordinarie anställning äro ungefärligen lika med dem som vid främmande länders statsbanor äro antagna. En högsta ålder, här 30 år, efter hvilken ingen må antagas, måste fastställas dels med afseende på tjenstgöringens art, dels för att ej befara det en blifvande pensionsinrättning må allt för hastigt belastas med pensioner för tjänstemän, som redan vid inträdet uppnått en mera framskriden ålder.

Vilkoret i 3 §, det hvar och en skall uteslutande egna sig åt jernvägens tjänst samt icke får utan Styrelsens bifall åtaga sig annat uppdrag, betingas af jernvägstjenstens beskaffenhet, hvilken i de flesta fall tager innehafvarens hela arbetsförmåga och tid odeladt i anspråk.

Den ständiga tjenstgöringsskyldighet, som i allmänhet åligger en jernvägstjänsteman, bör berättiga honom att af Styrelsen kunna, när öfriga omständigheter sådant tillåta, erhålla någon tids ledighet hvarje år för egna angelägenheter vård

utan afdrag på hans arfvode; samt att vid styrkt sjukdomsförfall, som ej mera än 2 månader athållit honom från tjenstgöring, ej underkastas afdrag å arfvodet, helst för de flesta tjenstgöringen kan gifva anledning till sjuklighet.

När de löneafdrag, som Styrelsen kan ådöma jernvägstjenstemän för förseelser, äro inskränkta till 14 dagars aflöning i hvarje särskildt fall, synes rättighet till besvärs anförande deröfver ej vara af något behof påkallad, men den bör deremot ej fränkännas vederbörande, då suspension från tjenst och lön eller afsked utan föregående uppsägning blifvit någon i jernvägens tjenst anställd person ådömd.

Slutligen finner Styrelsen, med afseende derpå att närmaste befälet öfver liniepersonalen inom hvarje distrikt är anförtrodt åt distriktchefen och närmast under denne åt föreståndarne för hvarje afdelning, och desse bära ansvaret för ordningen och disciplinens vidmagthållande å linien, det vara af högsta vigt, att Styrelsen må likasom hitintills kunna bemyndiga nämnde chefer, att inom gränser, som uti tjenstgöringsreglementet bestämmas, antaga, befordra, afskeda och bestraffa distriktets betjeningspersonal, med rättighet dock för denna, att få distriktchefens beslut om bestraffning understäldt Styrelsens pröfning, på sätt § 10 uti det föreslagna reglementet innehåller.

Med etc.

C. O. TROILIUS.

C. Linnell.

Stockholm den 23 December 1867.

Förslag

öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader för år 1869.

A. Byråafdelningen.			
Ordinarie aflöning till tjepestemän och betjente . .	106,440		
Inqvartering och bränsle	6,560		
Resersättningar och dagtraktamenten samt tillfälliga kontorsbiträden och betingsarbeten . .	15,200	128,200	
Expeditionskostnader, formulärer, annonser, tryckning	15,000		
Anslag för utländska resor	5,000		
Bibliothek	1,500		
Eldning, belysning, städning, underhåll och inventarier	7,000		
Hyror för byrålokaler	8,000		
Diverse utgifter	7,300	43,800	172,000
B. Banafdelningen:			
Ordinarie aflöning till tjenstemän och betjening .	296,200		
Inqvartering och bränsle	27,240		
Beklädnadsersättning för hanmästare och banvakter	46,020		
Aflöning till extra vakter, utgifter för dressinföring, nattlogis, m. m.	68,440	437,900	
Underhåll af banvallen, broar, vägar, vägportar, vägbroar och öfvergångar, ballastning samt rigtning af sleepers och rails	82,100		
Utbyte af sleeper	63,000		
Utbyte af rails	310,000		
Transport	485,100	437,900	172,000

Transport	485,100	437,900	172,000
Underhåll af stängsel, trafikbyggnader, maskinbyggnader, bangårdsmaskiner, stationsplaner, planteringar, vaktstugor, telegrafer, signaler, lyktor, lutningsstolpar, m. m.	194,000		
Snöskottning	50,000		
Expeditionskostnader, materialförbrukning till signalering, inventariers underhåll, expropriationsräntor, hyror, sjukvård och reseersättningar	39,000	768,100	1,206,000
C. Trafikafdelningen:			
Ordinarie aflöning till tjänstemän och betjening.	603,500		
Inqvartering och bränsle	69,200		
Beklädnad för tåg- samt stationsbetjening	40,900		
Aflöning till extra tjänstemän och betjening, traktamenten, felräkningspenningar, provisioner, ersättning för nattlogis, reseersättningar . . .	131,000	844,600	
Material- och inventariiförbrukning för signalering, belysning, eldning, telegrafering, jemte underhåll af inventarier	87,000		
Expeditionskostnader, hyror, sjukvård, ersättning för skadadt och förloradt gods	85,400	172,400	1,017,000
D. Maskin- och Förrådsafdelningarne:			
a) Lokomotivtjenst:			
Ordinarie aflöning till tjänstemän och betjening .	247,000		
Inqvartering	46,400		
Premier för kol- och oljesparing	42,000		
Aflöning till extra tjänstemän och betjening . . .	24,000		
Traktamenten, ersättningar för nattlogis, m. m. .	17,000	376,400	
Förbrukning af stenkol	410,000		
Eldning, belysning, material-förbrukning i vattenstationer, lokomotivstall, expeditionskostnader, reseersättningar, hyror, sjukvård m. m. . . .	60,000	470,000	
Transport		846,400	2,395,000

		Transport		
			846,400	2,395,000
b) <i>Vagnstjenst:</i>				
Ordinarie aflöning till tjänstemän och betjening	46,900			
Inqvartering	6,300			
Premier för oljebesparing	3,000			
Aflöning till extra tjänstemän och betjening	9,700			
Traktamenten, ersättning för nattlogis, m. m.	7,100		73,000	
Hyror för främmande banors vagnar	48,500			
Underhåll af inventarier, reseersättningar, sjukvård, hyror m. m.	37,500		86,000	
c) <i>Transportmedlens underhåll:</i>				
Reparation af lokomotiv och tenderar	220,000			
d:o „ person-, post- och fångvagnar	58,000			
d:o „ bagage- och godsvagnar	86,000			
d:o „ vagnsaxlar och hjul	76,000		440,000*)	
Maskinernas smörjning och putsning	58,000			
Vagnarnes d:o d:o	48,000		106,000*)	1,551,400
*) Uti dessa summor ingår ordinarie aflöning till tjänstemän och betjening med 104,400 R:dr samt inqvartering äfvensom arfvoden till extra biträden med 41,900 R:dr fördelade på de särskilda posterna.				
E. Särskilda utgifter:				
Utvidgning af verkstäder och bangårdar				200,000
Summa utgifter				4,146,400

Vid tillämpningen af förestående omkostnadsberäkning göras följande förbehåll med afseende på de förändringar, som under tiden kunna inträda.

De för personalens *aflöning* jemte ersättningar för inqvartering, beklädning, resor och tillfälliga kommenderingar upptagna belopp äro beräknade under förutsättning att det aflöningsreglemente, som blifvit särskildt föreslaget, varder fastställt till efterrättelse för år 1869. Med afseende på den sannolika utvidgningen af rörelsen har en deremot svarande tillökning i den personal, som tjänstgör vid banbevakningen, trafikexpeditionen och bantågen, blifvit tagen i beräkning; men då behovet af en sådan tillökning först under det löpande

året kan bestämmas, likasom först då yppas i hvad mån inträdande förändringar bland personalen, till följd af afgang eller befordran, kunna inverka på aflöningsbeloppen, så kan någon osäkerhet vid denna beräkning ej undvikas.

Omkostnaderna för extra biträden, hvaraf behovet bestämmes genom tillfälliga förhållanden under det löpande året, hafva, med förutsättning deraf att den ordinarie personalen kommer att ökas, endast blifvit beräknade efter deras nuvarande belopp per bannmil. Ehuru beloppet af aflöningsstaten sålunda måste vara underkastadt förändringar i detaljerna, torde den beräknade totalsumman icke behöfva öfverskridas, såvida ej alldeles oförutsedda omständigheter inträffa.

Med undantag af de till bestämda maximibelopp föreslagna anslagen för utländska resor och till bibliotekets förseende med böcker och tidskrifter, måste äfven de under byråafdelningen beräknade utgiftposter vara likasom öfriga underkastade vaxlingar, som bestämmas af åtskilliga lätt insedda förhållanden såsom behöfven af annonsering och tryckning, olika vedpriser, åtgång af skrifmaterialier, brevexling, m. m.

De i förslaget uppförda beloppen äro rättade efter innevarande års förhållanden.

Beträffanden utgiftposter vid ban-, trafik- och maskinafdelningarne, hvilkas belopp med minsta säkerhet kunna på förhand beräknas, må följande anföras:

Utbyte af sleepers har visserligen blifvit uppskattadt till högre belopp i förhållande till banlängden än under de förflutna åren, men det oaktadt måste den föreslagna summan, 63,000 R:dr, blifva otillräcklig, derest det skulle visa sig att sleepers på större delen af de linier om 31 mils längd, som öppnades för rörelsen år 1862, behöfva utvexlas. Sådant kan likväl icke förr än under hösten 1868 med någon säkerhet bedömas, emedan de först nedlagda sleepers' varaktighet visat sig ganska olika, beroende af det använda virkets beskaffenhet och fällningstid.

Utbyte af rails är upptaget till en kostnad af 340,000 R:dr, under beräkning att rails af inhemsk tillverkning af dels bessemerstål, dels jern, de förra till ett pris af 10½ och de sednare 7½ R:dr centnern, komma att användas. Genom begagnande af Svenska rails i stället för engelska jernrails ökas kostnaden för året med ungefär 90,000 R:dr; men då utbytet erfordras å de liffigast trafikerade linierna närmast Stockholm, Göteborg och Malmö, hvarest de engelska rails synas i allmänhet blifva förstörda på 11 till 13 år, bör man med visshet kunna antaga, att de Svenska rails genom större varaktighet skola föranleda en sådan besparing i den framtida underhållskostnaden, att det högre inköpspriset derigenom uppväges. Den till utbyte beräknade spårängden utgör omkring 2 mil, men det verkliga behovet kan först under årets lopp med säkerhet utrönas och kan för närvarande ej bedömas annorlunda, än

efter den stigande progression, som innevarande års utbyte af rails visar vid jemförelse med de föregående årens, under hvilka likväl rails-utbytet varit mera tillfälligt och inskränkt till enstaka skadade rails, som varit behäftade med så kallade tillverkningsfel, eller å sådana delar af linier, som under byggnadstiden mera än de öfriga varit begagnade för transport af ballast till de nyare bandelarne.

Snöskottning. Utgifterna för denna post äro upptagna till ungefärligen samma belopp som under närmast förflutna år. De böra dock minskas i den mån, som de påbörjade anläggningarne till skyddsvärn mot snösamlingar å de för sådana mest utsatta bansträckorna hinna fullbordas. En närmare beräkning af kostnaden är dock ej möjlig, såsom beroende af väderleksförhållanden under vintermånaderna.

Förbrukning af stenkol till lokomotivens eldning. Beloppet af denna väsentliga utgiftspost beror dels af konsumtionen, som bestämmes af bantågens antal och tyngd, dels af inköpspriset i England och fraktkostnaden derifrån till Sverige. Alla dessa tre momenter äro högeligen variabla, hvarföre kostnaden endast kan approximativt beräknas.

Beloppet af *hyror för främmande banors vagnar* beror på mängden af utveklad fraktgodis emellan Statens och enskilda jernvägar med samma spårvidd, och kan derföre i hög grad omvexla. Sannolikt bör den uti förslaget upptagna kostnaden, som är något högre än samma utgiftspost under innevarande år, ej behöfva öfverskridas.

Transportmedlens underhållskostnad är omöjlig att med säkerhet på förhand bedöma, men har blifvit upptagen till 440,000 R:dr på grund af hitintills vunnit erfarenhet. Skulle likväl flera af de äldsta lokomotivens ångpannor blifva obrukbara och behöfva med nya ersättas, hvilket synnerligen är att befara med dem, som från början varit stationerade i Malmö, der vattnets beskaffenhet högst menligt inverkar på pannornas bestånd, så kommer denna utgiftspost att ökas.

Öfriga utgifter för ban-, trafik- och maskinafdelningarne, såsom för diverse material- och inventariiförbrukning, expedition, sjukvård, hyror m. m. äro beräknade efter förhållandena under nästförflutna år och kunna ej närmare bestämmas förr än under det löpande året.

Såsom *särskilda utgifter*, utöfver drift- och underhållskostnaden, äro för utvidgning af verkstäder och bangårdar beräknade 200,000 R:dr.

De dermed afsedda anläggningar utgöra dels endast fortsättning af redan påbörjade större arbeten, dels sådana smärre byggnader, som den växande rörelsen under tiden kan göra nödvändiga.

En noggrannare beräkning af de för de anförda ändamålen erforderliga belopp kan svårligen upprättas förr än vid slutet af år 1868. För närvarande kan endast följande specifikation deröfver uppställas, nemligen:

1. Fullbordan af reparationsverkstaden vid Liljeholmen, så vidt densamma ej medhinnes under år 1868 20,000 R:dr
2. Nytt lokomotivstall vid Töreboda 12,000 ”
3. Fortsättning af reparationsverkstädernas utvidgning i Malmö . . 40,000 ”
4. Utvidgning af bangården i Malmö 50,000 ”
5. Nytt lokomotivstall i Alfvesta 12,000 ”
6. Diverse mindre byggnader och spårutvidgningar 66,000 ”

Förslag

öfver Statens jernvägstrafiks utgifter för tjenstemän och betjening år 1869.

Tjenstemän och betjening.	Antal.	Arfvoden		Inqvar- terings- ersättning.	Bekläd- nadsersätt- ning.	Extra aföning och di- verse ut- gifter.	Summa. R:dr.
		fasta.	efter löneklass.				
Byråafdelningen:							
<i>vid Kongl. Styrelsen.</i>							
Generaldirektören	1	9,000	—	—	—	—	9,000
Byråchefen	1	5,500	—	—	—	—	5,500
Kanslipersonalen	7	16,000	3,000	—	—	—	19,000
Kammar- och Revisions-kontoret .	6	7,000	6,000	—	—	—	13,000
Kassakontoret	3	6,500	1,800	—	—	—	8,300
Statistiska kontoret	9	4,000	11,400	—	—	200	15,600
Transport	27	48,000	22,200	—	—	200	70,400

Tjenstemän och betjening.	Antal.	Arfvoden		Inqvar- terings- ersättning.	Bekläd- nadsersätt- ning.	Extra aflöning och di- verse ut- gifter.	Summa. R:dr.
		fasta.	efter löneklass.				
Transport	27	48,000	22,200	—	—	200	70,400
Vaktbetjening och telegrafbud . .	5	—	2,580	—	—	—	2,580
Tillfälliga kontorsbiträden och be- ttingsarbeten	—	—	—	—	—	10,000	10,000
Reseersättningar och traktamenten	—	—	—	—	—	2,000	2,000
<i>vid Distrikten.</i>							
Distriktchefer	3	15,000	—	3,000	—	—	18,000
Byråtjenstemän	9	—	16,500	3,300	—	—	19,800
Vaktmästare	3	—	2,160	260	—	—	2,420
Reseersättning och traktamenten.	—	—	—	—	—	3,000	3,000
Summa för byråafdelningen	47	63,000	43,440	6,560	—	15,200	128,200
Banafdelningen:							
<i>vid Kongl. Styrelsen:</i>							
Öfverdirektören	1	6,500	—	—	—	—	6,500
Telegrafdirektören	1	—	3,600	—	—	—	3,600
Arkitekten	1	1,500	—	—	—	—	1,500
Extra tjenstemän och reseersätt- ningar	—	—	—	—	—	3,000	3,000
<i>vid Distrikten:</i>							
Bandirektörer	3	—	12,600	2,520	—	—	15,120
Baningeniörer	16	—	38,400	3,000	—	—	41,400
Bokhållare	3	—	3,600	720	—	—	4,320
Banbetjeningen	590	—	230,000	21,000	46,020	—	297,020
Extra vakter, dressinföring, er- sättning för resor och nattlogis	—	—	—	—	—	65,440	65,440
Summa för banafdelningen	615	8,000	288,200	27,240	46,020	68,440	437,900

Tjenstemän och betjening.	Antal.	Arfvoden		Inqvar- terings- ersättning.	Bekläd- nadsersätt- ning.	Extra aflöning och di- verse ut- gifter.	Summa. R:dr.
		fasta.	efter löneklass				
Trafikafdelningen.							
<i>vid Kongl. Styrelsen:</i>							
Öfverdirektören	1	6,500	—	—	—	—	6,500
Assistenten	1	—	2,700	—	—	—	2,700
Kontrollkontoret	20	4,000	29,000	—	—	—	33,000
Telegrafexpeditionen	3	—	4,000	—	—	—	4,000
Extra biträden, anmärkningspro- center, traktamenten, reseersätt- ningar	—	—	—	—	—	6,000	6,000
<i>vid Distrikten:</i>							
Trafikdirektörer och Assister	7	—	23,100	5,500	—	—	28,600
Stationsföreståndare	92	—	133,800	6,200	—	—	140,000
Stationsbokhållare, skrifvare och biljettörer	155	—	125,000	16,760	—	—	141,760
Telegraftjenstemän	21	—	19,800	2,800	—	—	22,600
Stationsbetjening	404	—	179,600	23,940	31,900	—	235,440
Tågbetjening	95	—	76,000	14,000	9,000	—	99,000
Extra trafik-tjenstemän	—	—	—	—	—	25,000	25,000
Extra betjening	—	—	—	—	—	60,000	60,000
Traktamenten, felräkningspennin- gar och reseersättningar	—	—	—	—	—	40,000	40,000
Summa för trafikafdelningen	799	10,500	593,000	69,200	40,900	131,000	844,600
Maskinafdelningen.							
<i>vid Kongl. Styrelsen:</i>							
Assistenten	1	—	3,000	—	—	—	3,000
Kontrollerande maskiningeniören	1	—	4,200	—	—	—	4,200
Transport	2	—	7,200	—	—	—	7,200

Tjenstemän och betjening.	Antal.	Arfvoden		Inqvar- terings- ersättning.	Bekläd- nadsersätt- ning.	Extra aflöning och di- verse ut- gifter.	Summa. R:dr.
		fasta	efter löneklass.				
Transport	2	—	7,200	—	—	—	7,200
Förrådskontrollören	1	—	2,400	—	—	—	2,400
Milkontoret	17	—	23,600	—	—	—	23,600
Extra tjenstemän, betingsarbeten, reseersättningar	—	—	—	—	—	4,000	4,000
<i>vid Distrikten:</i>							
Maskindirektörer och Assistent-er.	6	—	20,400	4,120	—	—	24,520
Verkmästare	3	—	8,400	1,680	—	—	10,080
Verkstadskamrerare	3	—	8,700	1,740	—	—	10,440
Förrådsförvaltare	3	—	8,400	1,680	—	—	10,080
Bokhållare, ritare och skrifvare .	29	—	37,200	7,440	—	—	44,640
Lokomotiv- och vagnbetjening . .	264	—	242,000	47,000	—	—	289,000
Pumpare samt förråds- och kon- torsbetjening	78	—	40,000	5,740	—	—	45,740
Extra tjenstemän och betjening .	—	—	—	—	—	54,000	54,000
Premier för kol- och oljebespa- ring	—	—	—	—	—	45,000	45,000
Traktaments- och resersättningar.	—	—	—	—	—	25,000	25,000
Summa för maskinafdelningen	406	—	398,300	69,400	—	128,000	595,700

Underdånigt förslag

till

Reglemente

*för antagande och entledigande m. m. af den personal vid
Statens jernvägstrafik, som af Styrelsen tillsättes.*

§ 1.

För att vinna ordinarie anställning vid Statens jernvägstrafik erfordras:

- a) att vara Svensk medborgare och välfrejdad;
- b) att hafva fyllt aderton år och icke vara äldre än trettio;
- c) att, så framt befattningen är förenad med någon uppbörd, därför ställa af Styrelsen godkänd säkerhet;
- d) att med vederbörligt läkarebetyg styrka sig vara fri från svaghet, sjuklighet eller kroppsslyte, som kunna anses menligt inverka på tjensteutförningen;
- e) att förete bevis om eller undergå sådana kunskapsprof, som Kongl. Maj:t kan komma att föreskrifva, eller Styrelsen finner nödiga.

I afseende på bestämmelsen om åldern kan undantag medgifvas för den, som tillförene förvärfvat erfarenhet och skicklighet i göromål, hvilka tillhöra någon viss gren af jernvägsförvaltningen och hvilken anställning Styrelsen pröfvar vara af gagn för jernvägen.

§ 2.

Styrelsen utfärdar förordnande för den, som till ordinarie befattning blifvit antagen, hvilket förordnande kan återkallas i de fall, §§ 7 och 9 bestämma.

I utbyte mot sådant förordnande lemnar den antagne en af honom undertecknad och enligt fastställt formulär affattad förbindelse, att ställa sig till efterrättelse alla de föreskrifter, som i afseende på hans befattning äro eller blifva gällande.

§ 3.

Hvar och en, som blifvit till ordinarie befattning antagen, skall tjenstgöra när och hvarhelst han dertill beordras, och får icke åtaga sig annat uppdrag, så framt ej Styrelsen anser det kunna utföras utan hinder för hans tjensteutföring vid Statens jernvägstrafik.

§ 4.

Ordinarie tjensteman må, med bibehållen aflöning, kunna af Styrelsen årligen erhålla tjenstledighet för skötande af egna angelägenheter under sammanräknadt högst trettio dagar, och för vårdande af sin helsa under sammanräknadt högst sextio dagar, i hvilket sednare fall behovet af tjenstledighet skall vara med läkarebetyg styrkt. För längre tjenstledighet, hvilken Styrelsen kan honom tilldela under högst sex månader, skall afdrag å löneförmåner ske i öfverensstämmelse med hvad i särskildt aflöningsreglemente stadgas. För tjenstledighet utöfver sex månader skall underdånig framställning till Kongl Maj:t ingifvas, upptagande äfven förslag rörande löneförmånerna under tiden.

Tjenstledighet för betjente eger Styrelsen bevilja och derom särskilda bestämmelser utfärda.

§ 5.

Vid befordran till högre eller förmånligare befattning gäller i främsta rummet ådagalagd lämplighet och skicklighet, i förening med redlighet och nit, samt dernäst ålder i tjensten.

§ 6.

Ingen eger utan vederbörligt tillstånd lemna innehafvande befattning förr än tre månader efter i behörig ordning gjord uppsägning.

§ 7.

Den, som genom kroppsskada eller sjukdom blifvit oförmögen att sin tjenst för framtiden behörigen sköta, eller hvilkens befattning skall indragas, är skyldig att tre månader efter vederbörligen meddelad uppsägning de med befattningen förenade löneförmåner frånträda.

Den som innehafver uppördsbefattning och hvilkens enligt § 1 c ställda säkerhet förminskats eller upphört, är skyldig att, derest Styrelsen pröfvar skäligt, tjensten och dermed förenade löneförmåner genast frånträda.

§ 8.

Förman är berättigad att ur tjänstgöring försätta hvar och en, som honom omedelbarligen lyda bör, då sådant till undvikande af fara eller för behörig ordning i tjensten oundgängligen fordras; dock med skyldighet att en sådan åtgärd ofördröjligen till vederbörande högre befäl anmäla.

§ 9.

För fel, oförstånd eller oskicklighet i tjensten, så ock för dåligt uppförande, må Styrelsen, der förseelsen är af lindrigare beskaffenhet, tilldela den felaktige lämplig varning eller ådöma honom afdrag å lön, motsvarande högst en half månads aflöning, hvilket tillfaller en med Kongl. Maj:ts nådiga tillstånd inrättad understöds-kassa för personalens efterlemnade enkor och barn. Låter han sig deraf ej rätta, eller är felet af svårare beskaffenhet, må han af Styrelsen suspenderas från tjenst och lön på högst tre månader, eller från befattningen skiljas.

Öfver erhållen varning eller ådömda löneafdrag må klagan ej föras; men öfver annat beslut, som Styrelsen enligt denna paragraf meddelat, må den missnöjde anföra underdåniga besvär, hvilka till Kongl. Civil-departementets expedition skola ingifvas sednast klockan före tolf å trettionde dagen efter erhållen del af beslutet, som likväl icke desto mindre går i verkställighet.

§ 10.

Med iakttagande af ofvanstående grunder eger Styrelsen utfärda närmare reglementariska bestämmelser och dervid, hvad liniepersonalen angår, i viss mån på distriktbefälet öfverflytta sin befogenhet att antaga, befordra, afskeda och bestraffa betjenings- och arbetspersonalen; dock med rättighet för den med distriktbefälets beslut missnöjde, att deröfver fullfölja klagan, öfver afdelnings-föreståndares beslut hos distriktchefen, och öfver dennes beslut hos Styrelsen, allt i den ordning, som blifver af Styrelsen bestämd.

S. A. K.

Till fullgörande af Eders Kongl. Maj:ts, genom skrifvelse den 31 December 1867 från Chefen för Civil-departementet, oss meddelade nådiga uppdrag, hafva vi granskat de berörda skrifvelse bilagda handlingar, utgörande två särskilda till Eders Kongl. Maj:t från Styrelsen för Statens jernvägstrafik inkomna underdåniga memorial af den 23 i förenämnda månad och fyra deri åberopade, här nedan närmare omförmälda förslag, rörande trafikförvaltningen; och få vi, efter sålunda fullbordad granskning, i detta ämne afgifva följande underdåniga utlåtande.

Sedan Eders Kongl. Maj:t i nådigt Bref den 30 December 1862, derigenom ofvanbemälda Styrelse blifvit förordnad att från 1863 års början handhafva förvaltningen af de färdiga stambanorna, anbefallt Styrelsen att, i öfverensstämmelse med de i samma nådiga Bref fastställda hufvudgrunder, utarbета förslag till instruktion för Styrelsen och de till densamma hörande tjenstemän, för att Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning och fastställelse underställas, äfvensom efter någon längre tids erfarenhet inkomma med underdånigt förslag till definitiva aflöningsstater, hvilka sedermera skulle till Representationens pröfning öfverlemnas, samt Eders Kongl. Maj:t vidare, efter det Riksdagen i underdånighet anhållit att få årligen emottaga förslag å samtliga kostnader och utgifter, som äro förenade med trafiken å Statens jernbanor, jemväl upptagande tjenstemännens aflöning och de förbehåll, beträffande kostnadsstatens tillämpning, som vore nödiga med afseende å arten och omfånget af de förändringar, hvilka dervid kunde inträda, genom nådigt Bref den 31 Maj 1867 föreskrifvit Styrelsen att inkomma med underdånigt förslag till en så beskaffad kostnads- och utgiftsstat för år 1869, som Riksdagen sålunda begärt, äfvensom att i sammanhang dermed tillika föreslå de vilkor, i afseende å tjenstemännens vid trafikstaten antagande och entledigande, som ansåges lämpliga att till iakttagande fastställa, har Styrelsen utarbetat och till Eders Kongl. Maj:t öfverlemnadt ifrågavarande förslag, nemligen det ena "till organisation af Statens jernvägstrafikförvaltning", det andra "till aflöningsreglemente för embets- och tjenstemän samt betjente vid Statens jernvägstrafik", det tredje "öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader för år 1869" och det fjärde "till reglemente för antagande och entledigande af den personal vid Statens jernvägstrafik, som af Styrelsen

tillsättes“; hvarjente Styrelsen i dess memorial lemnat fullständig redogörelse för den ordning, i hvilken trafikförvaltningen hitintills utvecklat sig, och för de skäl, som ligga till grund för hvad Styrelsen såväl i ena som andra hänseendet föreslagit, dervid Styrelsen iakttagit den fördelning af hithörande frågor, att förslaget till organisation af förvaltningen särskildt behandlats i det ena memorialet, hvaremot det andra memorialet hänförer sig till de öfriga förslagen gemensamt.

Under loppet af snart tolf år har af de nu färdiga stambanor, som för ena våra förnämsta exportorter Stockholm, Göteborg och Malmö, den ena bandelen efter den andra, med särskilda utgångspunkter från hvardera af nämnda orter, fullbordats och till trafik upplåtits. Denna från början af jernvägsföretaget afsedda ordning för detsammans utförande, har, då trafiken blifvit utsträckt till de sålunda tid efter annan nästan mil för mil dertill upplåtna bandelar, och den här af föränledda förvaltning härigenom småningom uppvuxit till ett betydligt omfång, i väsendtlig mån bidragit att lemna tid till nödig erfarenhet i alla hithörande frågor. Och fastän den första uppräningen till ordnandet af trafikförvaltningen blifvit hemtagd från de länder, der jernvägsanläggningar tidigare än här i riket kommit till utförande, hafva såväl styrelseväsendet som trafikerandet af jernvägarne samt vården och underhållet af deras dyrbara materiel och all annan egendom, af ofvan uppgifna anledning kunnat utveckla sig under inflytelse af här rådande nationela bruk och former, industri- och handelsförhållanden. Den allmänna meningen inom landet har ock uttalat sin belåtenhet med det sätt, hvarpå trafiken å Statens jernvägar blifvit besörjd.

De under den småningom uppväxande rörelsen pröfvade, godkända och antagna samt af erfarenheten ytterligare påkallade föreskrifter, rörande styrelse, trafikdrift och underhåll, har Styrelsen i sina förslag upptagit; och då vi icke kunna annat än godkänna den synpunkt, från hvilken Styrelsen härvid utgått, och tillika vitsorda den synnerliga omsorg, hvarmed redan befintliga stadganden blifvit i förslagen ordnade och sammanförda, samt den sakkännedom, som i öfrigt utmärka desamma, hafva vi ansett oss här böra fästa uppmärksamheten företrädesvis vid sådana delar af förslagen, der afvikelse från nu gällande bestämmelser egt rum och der vi funnit någon jemkning i en del föreskrifter vara påkallad.

I öfverensstämmelse med denna uppfattning gå vi nu att meddela hvad vi funnit nödigt att särskildt i afseende å hvardera förslaget framhålla; och göra vi härvid början med

Förslaget till organisation af Statens jernvägstrafikförvaltning.

Den centralstyrelse, som fortfarande, under benämning af Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik, borde tillkomma att handhafva ifrågavarande magtpåliggande förvaltning, skall, enligt § 1, utgöras af en general-direktör, så-

som chef i Styrelsen, och af tillsvidare tre ledamöter, nemligen en byråchef såsom föredragande och chef för byråafdelningen samt två öfver-direktörer såsom föredragande och chefer. den ene för ban- och maskinafdelningen och den andre för trafikafdelningen.

Då det ihågkommes, att Statens jernvägar redan hunnit en sträcka af 100 mil, — att till desamma höra trenne under ständig utveckling varande reparationsverkstäder och en dyrbar materiel, — att en talrik tjänstemannapersonal dervid är anställd, och att trafikrörelsen å jernvägarne, hvilka redan stå i förbindelse med 7 bibanor, under sistlidet år inbringat omkring 6,000,000 R:dr. torde det befinnas angeläget, att de af föremålets beskaffenhet betingade särskilda afdelningar af förvaltningen, som benämnas ban- och maskinafdelningen samt trafikafdelningen, numera anförtros åt hvar sin chef, som derigenom mera odeladt skulle kunna egna sig åt de inom hans afdelning förefallande göromål samt tillse, att Styrelsens föreskrifter vinna lika tillämpning på alla distrikten. Och vi hysa alltså på grund häraf och af hvad Styrelsen vidare i denna del anfört icke någon betänklighet att underdånigst tillstyrka nådigt bifall till den föreslagna nya organisationen af centralstyrelsen.

I sammanhang härmed hafva vi ansett oss böra taga i öfvervägande. huruvida centralstyrelsens förändrade organisation derjemte afhjelper det genom den ökade verksamheten inom alla förvaltningsgrenar på hvarje af jernvägens tre distrikter framkallade behof af en närmare och mera oafbruten uppsigt, än intendenten, som samtidigt måste vara upptagne af centralstyrelsens göromål, kunna vara i tillfälle att utföra, eller om detta behof oafvisligen påkallar anställandet af distriktchefer, som, på sätt förslaget i § 31 upptager, skulle efterträda de nu varande intendenterna.

Till ledning vid denna frågas bedömande finnes i Styrelsens memorial en fullständig redogörelse för omfånget och beskaffenheten af distriktchefernes göromål.

Häraf framgår, bland annat, att distriktcheferne skulle blifva Styrelsens och dess ledamöters närmaste och egentliga stöd inom alla grenar af distriktens förvaltning; att kontrollen öfver de betydliga penningebelopp, som från centralstyrelsens hufvudkassör månadtligen remitteras till distrikten för bestridande af tjänstepersonalens aflöning och alla utgifterna för reparationer och nybyggnader, äfvensom uppsigten öfver vården och hushållningen med de till alla afdelningarne hörande dyrbara förråd, skulle närmast tillkomma bemälde chefer; — att de vidare borde icke allenast vid inträffande större skador å jernvägen, då vederbörande öfver-direktör af göromålen i Styrelsen möjligen kan vara förhindrad att bestämma de första åtgärderna för skadans afhjelpande, härom meddela alla erforderliga föreskrifter i samråd med maskin- och trafik-direktörerna, utan äfven i allmänhet vid förefallande nybyggnader och

reparationer öfvervaka, att all omsorg och noggrannhet dervid iakttagas och att behöfliga materialier af god och ändamålsenlig beskaffenhet blifva anskaffade mot billigaste pris; — att, då det icke får begäras, att Styrelse-ledamöterna alltid skulle ens till utseendet än mindre till egenskaper och duglighet kunna känna den stora tjänstepersonalen utefter hela jernvägssträckan, distriktcheferne alltså finge i första hand ansvara för upprätthållandet af disciplinen inom densamma, och särdeles hvad den lägre betjeningen angår, bestämma om dess antagande, bestraffande och entledigande; — att, enär det ofta är angeläget såväl för de trafikerande och orternas innevånare att vinna upplysningar och rättelser i åtskilliga af deras förhållanden till jernvägarne och trafiken, som ock för de kommunala och exekutiva myndigheterna att erhålla uppgifter rörande tjänstepersonalen med ringa omgång och största skyndsamhet, distriktcheferne alltid både böra och kunna härvid efterkomma hvad i ena och andra fallet begäres; att, ehuru maskin- och trafikdirektörerne väl hafva skyldighet att vid inspektionsresor öfvervaka de detaljer, som tillhöra hvarderas afdelning, det likväl alltid måste blifva distriktchefernes sak att med uppmärksamhet vaka öfver ordning och snygghet på stationerna samt trafikens jemna gång, äfvensom deröfver att tjänstepersonalen är påpasslig och punktligt iaktager gifna föreskrifter.

Dessa sålunda bland alla föremålen för distriktchefernes verksamhet antydda göromål kunna icke fördelas emellan de vid distrikten anställda afdelningsföreståndare, hvilka väl behöfva att använda all sin tid åt de till hvardera hörande ärenden, och af hvilka den ene icke kan sättas till förman öfver den andre.

Vid sådant förhållande och då det tillika icke får förbises, att det ligger i styrelseformens natur och, särskildt för jernvägsförvaltningen, i de årligen ökade göromålens mängd, att Styrelsens ledamöter dagligen äro tillstädes på sina embetsrum, hvarigenom båda öfverdirektörerne eller åtminstone endera förhindras att under längre tider vara skiljde från sin egentliga befattning vid Styrelsen för att ute å distrikten inspektera och deltaga i detaljerna af hvad till deras förvaltningsgrenar hör, och att i allt fall deras förmåga att verkamt handhafva de yttre göromålen vid en framskriden ålder minskas, oaktadt de såsom ledamöter i Styrelsen, genom den stora erfarenhet, de haft tillfälle förvärfva, fortfarande kunna utöfva sitt gagnande inflytande på ärendenas behandling derstädes och af sådan anledning anses höra å sina platser bibehållas, måste, enligt vår öfvertygelse, det anses vara för hela förvaltningen ovilkorligen nödvändigt att inom hvarje distrikt finnes en chef öfver alla dess afdelningar, som kan, i afvaktan på föreskrifter från Styrelsen eller öfverdirektörerne, skyndsamt och verksamt vidtaga alla under en eller annan förutsättning

erforderliga åtgärder; och vi kunna derföre icke annat än underdånigst tillstyrka nådigt bifall till hvad Styrelsen härutinnan föreslagit.

Åt general-direktören har förslaget i dess § 2 bibehållit den rätt att i Styrelsen ensam besluta, som honom nu tillkommer, men deremot åligger det ledamöterna att, enligt § 3, bereda och i Styrelsen föredraga de till hvarderas afdelning hörande ärenden, och är dem, genom 4 §, förvarad rätt att låta i protokollet såsom reservation anteckna den mening, de omfatta, då general-direktörens beslut skulle derifrån afvika.

I betraktande af den särskilda detaljkunskap, som hos hvardera ledamöten förutsättes, innebära sist upptagna stadganden en verksam kontroll till förekommande af de misstag, hvartill chefens magt att ensam besluta eljest skulle kunna föranleda.

Väl har § 2 uttryckligen medgifvit general-direktören att utom styrelsen likaledes ensam meddela befallningar om verkställighetsåtgärder, och härigenom lemnat chefen i vissa afseenden en af ledamöternes råd och kontroll fristående verksamhet; men denna utvidgning af chefens myndighet i en förvaltning, som i följd af oförutsedda händelser icke alltid kan bibehålla samma jemna form, som för ärendenas handläggning i de flesta andra embetsverk iakttages, torde härigenom få anses påkallad, utan att något missbruk deraf kan befaras.

I dessa delar finna vi således icke skäl till någon anmärkning; men då i § 2 vidare stadgas, att de af chefen utom Styrelsen meddelade befallningar, som angå särskilda deruti närmare omförmälda ämnen, böra skriftligen utfärdas och till styrelsens protokoll anmälas vid det nästa sammanträde chefen bevistar, synes oss, att ett ändamål, som härmed bör afses, icke i hvarje fall uppnås. Det torde nemligen kunna inträffa, att en dylik befallning utgifves så kort, innan chefen beviljad ledighet vidtager, eller eljest vid något tillfälle under hans tjänsteresor, att berörda anmälan derigenom må blifva fördröjd och ledamöterna emellertid, utan kännedom om samma befallning, kunna finna anledning utfärda någon annan, dermed icke öfverensstämmande föreskrift.

Till förekommande af en sådan förveckling anse vi nödigt vara, att någon föreskrift meddelas, hvarigenom ledamöterna sättas i tillfälle att af ifrågasvarande befallningar undfå kännedom så fort ske kan, äfven i fall chefen under någon tid icke skulle komma att bevista Styrelsens sammanträden; och få vi i öfverensstämmelse härmed underdånigst föreslå följande förändrade lydelse af denna paragrafs sista moment:

“dock skola slika befallningar, i händelse de röra allmänna förhållanden inom förvaltningen, eller föranleda till ändring i någon redan stadgad ordning, eller till utgift, skriftligen utfärdas och derefter till Styrelsen omedelbart insändas

insändas och der vid nästa sammanträde, som general-direktören bevisar, till protokollet anmälas.“

Den rätt, som i § 3 inrymmes åt öfver-direktörerna att genom direkta ordres till de under distrikt-cheferne lydande afdelningsföreståndare meddela detaljbestämmelser i vissa deruti upptagna hänseenden, synes oss vara grundad i förvaltningens natur. Men af hufvudsakligen enahanda anledning, som i fråga om general-direktörens befallningar utom styrelsen blifvit här ofvan angifven, torde det få anses behöfligt, att distrikt cheferne alltid erhålla kunskap om dylika bestämmelser. Och föreslå vi alltså underdånigst, att till detta moment i §:n fogas följande föreskrift:

“skolande sådana ordres, som öfver-direktörerna direkte meddela till afdelningsföreståndarne, samtidigt eller eljest så fort ske kan, genom de förres försorg delgifvas vederbörande distrikt-chef.“

§ 11 innehåller den ordning, uti hvilken ändring i Styrelsens beslut må sökas; och är häremot icke något att erinra, så vidt fråga är om andra beslut än sådana, som innefatta pröfning af revisionskontorets anmärkningar vid vederbörandes kassa- och förrådsredogörelser samt dertill hörande verifikationer.

Det synes oss nemligen mera lämpligt, att klagan öfver dylika beslut fullföljes i Eders Kongl. Maj:ts och Rikets Kammarrätt och icke direkte får hos Eders Kongl. Maj:t ega rum.

Vi föreslå i följd häraf, att ifrågavarande paragraf måtte erhålla ett tillägg af denna lydelse:

“men innefattar beslutet pröfning af revisionskontorets anmärkningar vid kassa- och förrådsredogörelser med dertill hörande verifikationer, må den, som dermed är missnöjd, inom lika tid från delfäendet anföra besvär i Kongl. Maj:ts och Rikets Kammarrätt.“

Att de angelägna och magtpåliggande arbeten, som utföras vid de inom hvarterdera af jernvägens trenne distrikter anlagda stora maskinverkstäder, för närvarande påkalla synnerlig omtanke och daglig tillsyn af de inom hvarje distrikts maskinafdelning anställda, i förslaget under § 36 omförmälda maskin-direktörer, bestyrkes af redan vunnen erfarenhet i detta hänseende. Och kan det derföre med visshet antagas, att ingen af dessa tjänstemän hvarken nu eller framdeles, då verkstäderna blifvit än mera utvidgade, skulle utan men för den förvaltningsgren, de äro satte att förestå, kunna egna sin uppmärksamhet åt de göromål, som förslaget i dess § 24 afser att, då nuvarande kontrollerande maskiningeniören afgår, förena med maskin-direktörs-befattningen vid det distrikt, som omfattar linierna närmast Stockholm.

En dylik anordning komme nemligen att medföra den verkan att maskin-direktörens assistent vid detta distrikt blefve den verkliga föreståndaren för

maskinafdelningen inom distriktet, — ett förhållande, som Styrelsen synes i viss mån hafva förutsatt, i det Styrelsen antydt, att denne assistent borde tilläggas högre aflöning än som i allmänhet behöfde bestås maskin-direktörs-assistenterna vid de andra distrikten. Men som, enligt vår af Styrelsens memorial icke jäfvade öfvertygelse, första distriktets maskinafdelning icke i något hänseende har mindre vigt och omfattning, än de öfriga distriktens maskinafdelningar; och vi jemväl, lika med Styrelsen, anse göromålen dervid ovilkorligen påkalla oafbruten verksamhet af en uteslutande dervid sysselsatt maskin-direktör och maskin-direktörs-assistent, anse vi det vara uppenbart, att första distriktets maskinafdelning, lika litet som denna afdelning vid de andra distrikten, bör undvara en ständigt tjänstgörande maskin-direktör och maskin-direktörs-assistent; Och få vi, i sammanhang härmed, fästa uppmärksamheten derå, att om denne maskin-direktör, lika som de öfrige maskin-direktörerna, uteslutande får egna sig åt sin tjänst, inbesparas den föreslagna högre aflöningen till hans assistent, hvarförutan maskin-direktörens ständiga närvaro vid och egna handhafvaude af förefallande konstruktionsgöromål måste minska behovet af konstruktörer.

Under åberopande af allt detta få vi underdånigst afstyrka nådigt bifall till Styrelsens ifrågavarande förslag eller att med maskindirektörs-befattningen vid det distrikt, som omfattar linierna närmast Stockholm, förena kontrollerande maskiningeniörs-tjensten; men som vi finna förhållandena medgifva, att sistnämnda tjänst indrages vid nuvarande innehafvarens afgang, torde det tillkomma oss att angifva en annan än den af Styrelsen föreslagna form för handläggningen af dithörande göromål.

I enlighet härmed få vi förklara, att det enligt vår åsigt är mest öfverensstämmande med den föreslagna förändrade organisationen af Centralstyrelsen, att öfver-direktörens vid ban och maskin-afdelningen assistent öfvertager de göromål, som i allmänhet tillkomma kontrollerande maskin-ingenjören; hvaraf följer, att Styrelsen bör tillse, att den, som erhåller nämnda assistentbefattning, eger den erfarenhet och de insigter, som för bestridande af samma göromål erfordras. Men då vi icke kunna förbise, att den härtill hörande kontroll öfver större in- eller utländska beställningar af jernvägsmateriel ofta torde komma att upptaga längre tid, än bemålde assistent skulle kunna dertill använda utan eftersättande af sin befattning i öfrigt, hafva vi föreställt oss, att Styrelsen borde ega att vid hvarje sådant tillfälle förordna lämplig person utom eller inom verket att dylik kontroll utöfva.

På grund häraf hemställa vi underdånigst, att sista mom. § 24 må erhålla följande förändrade lydelse:

“skolande denna befattning vid nuvarande innehafvarens afgang bestridas genom öfver-direktörens vid ban och maskin-afdelningen assistent; dock må Styrelsen, då särskild kontroll öfver större in och utländska beställningar er

fordras, men af hemaalde assistent icke medhinnes, härtill för hvarje tillfälle förordna lämplig person utom eller inom verket att dylik kontroll utöfva.“

På sätt Styrelsen i sitt underdåniga memorial anför, torde det under för handen varande förhållanden väl ofta hafva syntts behöfligt att anställa en särskild tjänsteman vid Styrelsen för handhavande af de med materialförråden sammanhängande, i memorialet närmare angifna ärenden. Men då Styrelsen härifrån hemtar anledning att i § 25 föreslå, att en ny tjänsteman i egenskap af förrådskontrollör borde antagas, finna vi för vår del, att tillräckliga skäl till en sådan åtgärd icke äro för handen.

Vi äro öfvertygade, att det uppgifna behovet af en särskild förrådskontrollör hufvudsakligen undanrödjes genom föreslagna förändringen af Centralstyrelsen, enligt hvilken distrikt-cheferne, utan att vidare upptagas genom ledamotskap i Styrelsen, komma att beständigt vistas inom sina distrikt och sålunda hafva tillfälle hädanefter egna en oafbruten tillsyn å förhållandena inom distriktets alla förvaltningsgrenar.

Enligt den ordning, som rörande förrådsangelägenheterna redan iakttagas, skola de vid distrikten anställda förrådsförvaltare hvarje månad till Styrelsens kammarkontor insända en del materialredogörelse och ytterligare vid årets slut afgifva hufvudsaklig redogörelse öfver hela förrådet.

Vid detta förhållande och då, såsom redan blifvit nämnt, distrikt-chefen i öfrigt hädanefter bör kunna utöfva all erforderlig kontroll öfver förrådsförvaltningen samt både Styrelsen och särskildt öfverdirektörerne kunna genom distrikt-chefen infordra alla behöfliga upplysningar om förrådets beskaffenhet, behof och tillgångar äfvensom meddela de föreskrifter i ett eller annat afseende, som på grund deraf anses gagnande för ekonomien och ordningen inom förrådsförvaltningen; samt härtill kommer, att Styrelsen både bör och kan beordra, utom distrikt-chefen, vederbörande maskin- och trafikdirektörer att besigtiga sådana effekter, vid hvilkas upphandling Styrelsen tager omedelbar befattning, anse vi oss icke kunna undgå att underdånigst afstyrka förslaget i denna del; i följd hvaraf i underdånighet hemställes, att ifrågavarande § 25 må ur förslaget helt och hållet utgå.

Inom hvarje distrikts banafdelning skall, enligt § 35, anställas en särskild föreståndare under benämning ban-direktör, och skola närmast under honom ban-ingenjörerne hafva uppsigten öfver de bansektioner, hvori distrikten äro fördelade. Bemälda ban-direktörers göromål synas sammanfalla med dem, som nu tillkomma öfverbaningenjörerne; och finna vi väl, att dessa tjänstmän hittills kunnat ådagalägga ett gagnande inflytande på förvaltningen inom distriktens banafdelning och därför ansetts behöfliga, men, om den föreslagna nya organisationen af Centralstyrelsen införes och distrikt-cheferne derigenom, såsom redan är nämnt, få tillfälle egna oafbruten tillsyn inom distriktens alla

förvaltningsgrenar, torde det böra göras till föremål för särskild undersökning, om ban-direktörer äfven framgent må vara erforderliga.

I detta afseende hafva vi för vår del kommit till den öfvertygelse, att hos de personer, som för närvarande innehafva och framdeles erhålla ban-ingenjörsbefattningar, torde kunna förutsättas det mått af kunskaper och erfarenhet i alla vanliga, till befattningarne hörande göromål äfvensom nit och redlighet, att dessa göromåls utförande antagligen kunna åt dem öfverlemnas, utan närmare uppsigt, än den distriktchefen hädanefter skulle få tillfälle utöfva; och om, vid förefallande större nybyggnader eller svårare arbeten för ombyggnad af broar och dylika företag, ban-ingenjören, inom hvars sektion sådana göromål förekomma, icke skulle kunna anförtros att desamma på egen hand verkställa, torde tillfälle lätteligen erbjuda sig för Styrelsen eller vederbörande öfverdirektör att uppdraga verkställigheten åt den ban-ingenjör, som dertill besitter bepröfvad förmåga eller åt annan inom verket lämplig person, hvartill kommer, att distriktchefen, då ban-ingenjörens stundliga närvaro på linien icke är nödvändig, kan för rådplägning rörande sådana angelägenheter, som ega inflytelse på hela distriktets banafdelning, sammankalla alla eller en del af ban-ingenjörerne.

På grund af dessa förhållanden anse vi att ban-direktörerne; under ofvan upptagna förutsättning, må kunna undvaras; och tillstyrka vi alltså underdånigst, att dessa tjenstemän indragas eller förflyttas till andra lämpliga befattningar inom verket, samtidigt med införande af Central styrelsens nya organisation, och ban-ingenjörerne ställas direkte under distrikt-chefens befäl, i följd hvaraf orden "en ban-direktör såsom föreståndare" skulle komma att ur denna paragraf utgå.

Vid den nuvarande indelningen af baningenjörernes sektioner eller afdelningar var jernvägen ny och ingenjörerne ovana vid tjenstgöringen, och icke heller kunde det då tagas hänsyn till den inskränkning i baningenjörernes göromål, som distriktchefernes verksamhet på linien bör föranleda; och torde, vid de nu i dessa afseenden förändrade förhållanden, således någon inskränkning i antalet sektioner eller afdelningar genom desammas förlängning så småningom kunna ega rum, hvarigenom ett motsvarande antal baningenjörsbefattningar skulle kunna indragas och besparing i utgiftsstaten dermed uppstå.

Vi föreslå alltså underdånigst, det nådig föreskrift måtte meddelas, att distrikten, vid nuvarande baningenjörers afgang från eller förflyttning till annan tjenst, ånyo indelas i sektioner, med iakttagande att de blifva längre och således färre än de nuvarande.

Enligt §§ 21, 27, 34, 36 och 37. skola begge öfverdirektörerne erhålla hvar sin assistent samt de hos distrikts-cheferne, maskin- och trafikdirektörerne anställda assistenter bibehållas.

Assistenten hos såväl den ene som andre af dessa embets och tjenste-

män är egentligen den äldste och den skickligaste bland de biträden, som närmast tjänstgöra under hvarje afdelningschef, vare sig vid dess expeditioner, på jernvägslinier eller inom verkstäderna, och kunna, efter vår åsigt, under inga omständigheter undvaras, men de hafva äfven en annan betydelse, på hvilken vi tro oss böra fästa uppmärksamhet.

I detta afseende förekommer, att de flesta af de viktigaste platserna, såväl inom centralstyrelsen som ute å distrikten, och bland dem företrädesvis de tekniska, hittills väl kunnat besättas derigenom, att ett stort antal vid jernvägsbyggnaderna anställda tjänstemän, med bepröfvad skicklighet och erfarenhet, under trafikens successiva utveckling i den mån de särskilda bandelarna blifvit färdiga, öfvergått från byggnads- till trafikafdelningen; men detta förhållande kan i framtiden icke ega rum, och häraf torde vara uppenbart, att det måste utgöra ett högst viktigt föremål för Styrelsens omtanke att genom tjänstgöringen inom verket söka utbilda fullt lämpliga personer, så väl för bestridande under tillfälliga ledigheter af nyssnämnda befattningar, som för återbesättandet af desamma, då innehafvaren afgår.

Dylika personer bör Styrelsen oftast kunna finna i de anställda assistenterne, som genom sina göromål hafva tillfälle förvärfva och ådagalägga en mera vidsträckt erfarenhet och en större skicklighet i de särskilda grenar af förvaltningen der hvardera af dem är anställd, än som stå de mera underordnade biträdena till buds.

Härmed hafva vi dock icke velat sagt, att inga andra än assistenterne äro för ifrågavarande befattningar lämpliga, ty vi anse tvärtom att äfven andra tjänstemän inom eller utom verket kunna vara att i sådant afseende tillgå och i vissa fall böra föredragas framför assistenterne.

Vi erinra nemligen, att distrikt-cheferne likasom framstående trafik- och maskin-direktörer, ofta kunna vara förtjente att i Centralstyrelsen som öfverdirektörer inträda, att bland de många ban-ingenjörerne, lika som äfven bland Väg- och Vattenbyggnads-korpsens personal samt andre personer utom eller inom verket med teknisk och ekonomisk erfarenhet, böra finnas de, som besitta de för distrikt-chefsbefattningen erforderliga egenskaper: att det likaledes torde inträffa, att verkmästare vid maskinverkstäderna med framstående skicklighet i yrket och jemväl andre utom verket deruti väl bepröfvade böra vinna befordran till maskindirektör, äfvensom att stations-inspektorer vid de större stationerna kunna uppflyttas till trafikdirektörer. Fördelen att vid befordringar jemväl kunna göra räkning på assistenterne ligger således hufvudsakligen deruti, att anspråken på duglighet i de flesta fall kunna sättas högre än eljest låte sig göra.

I afseende å ifrågavarande förslag hafva vi slutligen ingenting vidare att tillägga än den åsigt, att då såväl de vid Styrelsen som å distrikten an-

stälde och i förslaget upptagne embets- och tjänstemäns samt betjentes antal och göromål årligen måst ökas hand i hand med jernvägarnes utsträckning och trafikens tillväxt, samt den ene efter den andre endast antagits i den ordning, göromålens mängd och beskaffenhet gjort nödvändig, så ligger i denna omständighet en borgen därför, att den i förslaget upptagna tjänstepersonal icke är större än för göromålen oundgängligen erfordras, oansett de inskränkningar deruti som, på sätt vi här ofvan angifvit, skulle kunna ega rum.

Beträffande härefter Styrelsens underdåniga *förslag till aflöningsreglemente för embets- och tjänstemän samt betjente vid Statens jernvägstrafik*, så inhemtas deraf till en början, att för aflöningarne den grund blifvit följd, att de böra indelas och utgå dels i fasta och dels i föränderliga arfvoden.

Skälen härför äro fullständigt utvecklade i Styrelsens memorial; och anse vi för vår del jemväl, på grund af samma skäl, att ifrågavarande anordning är synnerligen ändamålsenlig.

Såsom ytterligare stöd för denna uppfattning få vi erinra, att då duglighet till de flesta tjänsters bestridande vid Statens jernvägar, företrädesvis de befattningar som de föreslagna föränderliga arfvodena afse, icke kan genom aflagda kunskapsprof på förhand ådagaläggas, i likhet med hvad för inträde till andra embetsverk i allmänhet fordras, så blifver i stället en längre tids öfning vid tjänstens handhafvande det hufvudsakligaste medlet att deruti vinna erfarenhet och ådagalägga duglighet samt dymedelst förvärfva rätt till uppflyttning inom de för hvarje af nyssnämnda befattningar fastställda särskilda löneklasser.

Men för att härvid, hvad stationsinspektorer särskildt beträffar, tillika vinna det ändamål, att ökade inkomster alltid följa med ökade eller mera ansvarsfulla göromål, torde det, enligt vår åsigt, vara nödigt, att stationerna, allt efter deras storlek och rörelsens mängd, likaledes blifva indelade i vissa klasser, hänförande sig till de för stationsinspektorer bestämda löneklasser.

Vidsträcktheten af desse tjänstemäns göromål är nemligen, såsom Styrelsen i § 8 anmärker, beroende af stationernas vikt; hvarföre, då en inspektor, som tjänstgjort å en mindre station och ådagalagt skicklighet i sin befattning samt till följd häraf förflyttas till en större station, han dervid alltid bör komma i åtnjutande af en med den sednare stationen förenad, af hans tjänstetid oberoende högre aflöning.

På grund häraf föreslå vi underdånigst följande tillägg vid § 8:

»Skolande dock, i fråga om arfvodena för stationsinspektorer, genom stationernas indelning i klasser årligen bestämmas, till hvilket arfvodesbelopp inspektorsbefattningen vid hvarje station berättigar.«

Att beloppen af de föreslagna arfvodena, såväl de fasta som de föränderliga, både för de vid Central-styrelsen och för de å distrikten anställda

embets- och tjänstemän samt betjente, skäligen icke böra eller kunna sättas lägre, än de i förslaget upptagits, synes oss framgå, icke blott af en jemförelse med de löner, som inom andra förvaltningsgrenar består den der anställda motsvarande tjänstepersonal, utan väsendtligen af en del för jernvägsförvaltningen särskilda förhållanden.

Härtill räkna vi i första rummet, att hvar och en af jernvägens tjänstepersonal är underkastad äfventyr att genom tjänstens indragning eller i följd af olämplighet för befattningen derifrån skiljas eller förflyttas, och att de, utom i de få uti § 21 afsedda fall, icke kunna påräkna att erhålla någon pension. Och vidare bör i sammanhang härmed, särskildt i fråga om de fasta arfvodena, icke förbises, att förhöjning deruti icke eger rum i förhållande till den förökning af göromål, som en tilltagande trafik och banornas förlängning komma att medföra.

Ehuru vi, vidkommande arfvodena för stationsinspektorer och lokomotivförare, finna, att de lägsta beloppen deraf, eller 1,200 R:dr för de förre och 960 R:dr för lokomotivförarne, äro väl knappt beräknade, särdeles hvad desse sednare angår, med afseende å deras synnerligen ansvarsfulla och ansträngande befattning, anse vi oss likväl icke på grund deraf höra tillstyrka någon förändring i detta förhållande, emedan aflöningarne för bemälda tjänstemän kunna af Styrelsen höjas efter deras dnglighet i tjensten och efter det de densamma under någon längre tid innehåft ända till 3,000 R:dr för stationsinspektorer och 1,800 R:dr för lokomotivförare, och desse sednare, som företrädesvis böra upptagas från verkstädernas maskinarbetare, kunna, utöfver arfvodet genom premier för besparad smörja och brännmateriel, ytterligare årligen förtjena några hundra riksdaler.

Under åberopande häraf och af hvad Styrelsens memorial vidare i denna fråga innehåller, tillstyrka vi underdånigst, att förslaget i denna del måtte vinna nådig fastställelse, sedan derifrån utgått de upptagna arfvodena för en förråds-kontrollör och för ban-direktörer, i fall tillsättning af desse tjänstemän icke eger rum; hvarjemte vi i sammanhang härmed erinra, att arfvodet till kontrollerande maskiningeniören jemväl bör kunna upphöra, då tjensten, på sätt vi redan tillstyrkt, vid nuvarande innehafvarens afgang indrages.

Då arfvodena skola enligt § 3 utgå med en tolfedel för hvarje månad, kunna vi icke för vår del gilla den i samma § upptagna föreskrift, att utbetalningen deraf bör ega rum under den månad beloppet afser, utan tro vi tjänstemännens berättigade anspråk härutinnan vara tillgodosedt, i fall aflöningarne för hvarje månad få af dem lyftas under de första dagarne af den nästpåföljande månaden; och föreslå vi underdånigst alltså följande förändrade lydelse af åberopade §:

“Alla arfvoden. vare sig fasta eller föränderliga, utbetalas med en tolfte-

del af årliga beloppet för hvarje kalendermånad under de första dagarne af den nästpåföljande månaden“.

I § 6 har Styrelsen föreslagit, att första och andra klassernas arfvoden, 4,800 R:dr och 4,500 R:dr, endast skulle få utgå med nådigt tillstånd efter underdånig hemställan af Styrelsen för hvarje särskildt fall, men att arfvoden af öfriga klasser skulle bestämmas af Styrelsen.

För närvarande eger Styrelsen myndighet att inom föreskrifna gränser bestämma tjänstemännens arfvode ända till 4,800 R:dr.

Något missbruk häraf har aldrig försports; och om än, såsom Styrelsen anmärker, aflöning af första eller andra klasserna förutsätter framstående tjänster, torde dermed icke vara afgjord frågan, om Styrelsen fortfarande må vara berättigad eller ej att i föreskrifven ordning, men utan underdånig hemställan till Kongl. Maj:t, bestämma, när aflöning af samma klasser bör utgå.

Härvid förekommer, att, derest den af oss förut angifna mening, att arfvodesbeloppen skäligen icke kunna sättas lägre, befinnes riktig, så torde, enär de högsta klasserna eljest icke borde finnas, de tjänstemän, hvilka skulle kunna dertill uppflyttas, få komma i åtnjutande af denna förmån på grund af enahanda förhållanden, som i allmänhet må berättiga alla andra tjänstemän, som åtnjuta föränderliga arfvoden, att erhålla aflöning i den för hvarje tjänst bestämda högsta löneklass; och om derföre Styrelsen i ena fallet medgifves rätt att afgöra, huruvida dylika förhållanden äro för handen, så synes oss all anledning saknas att, i fråga om första och andra arfvodesklasserna, föreskrifva ett annat förfaringssätt, en åsigt som vinner ytterligare stöd af föreskriften i § 8, att tjänsteman, hvars aflöning uppgår till 1,500 R:dr eller deröfver, icke får uppflyttas i högre klass, innan han under två år innehaft den närmast lägre, på grund af hvilken föreskrift således ingen tjänsteman kan få åtnjuta aflöning af de högsta klasserna förr än efter långvarig tjänstetid i de magtpåliggande befattningar, för hvilka de äro afsedda.

Vi tillstyrka underdånigst i följd häraf, att åberopade § 6 måtte erhålla följande förändrade lydelse:

“Arfvoden af förestående klasser bestämmas af Styrelsen.“

Föreskrifterna i § 10 angående indragning i vissa deri upptagna fall af tjänstgöringspenningar, utgörande, då arfvodet uppgår till 1,200 R:dr eller deröfver, $\frac{1}{5}$ men eljest $\frac{1}{6}$ af arfvodet, bero af de föreslagna stadgandena angående embets- och tjänstemäns rätt till tjänstledighet.

För vår del instämma vi i den åsigten, att tjänstepersonalen må med hänsigt till den ständiga påpasslighet, som göromålen vid jernvägen kräfva, årligen erhålla högst en månads ledighet för enskilda angelägenheter, utan afdrag å arfvodet; men då denna åsigt derjemte icke betingar, att ledigheten skall beviljas

beviljas för hela tiden på en gång, och det i allt fall skulle, med anledning af jernvägarnes stora tjänstepersonal, kunna blifva olägligt för göromålens behöriga handhafvande, derest flertalet samtidigt gjorde anspråk på att erhålla ledighet, tro vi någon jemkning i berörda föreskrifter böra ega rum i sådan syftning, att afdrag af arfvodet icke skulle ifrågakomma, då embets- och tjänsteman för en eller några dagar i sänder, sammanräknadt högst 30 dagar årligen, erhöle ledighet för enskilda angelägenheter, men att deremot, då honom för sådant ändamål beviljades befrielse från tjänstgöring på en gång under en half månad eller derutöfver, afdrag af arfvodet, motsvarande tjänstgöringspenningarne, alltid borde ega rum.

Med denna sednare åtgärd åsyfta vi icke blott, såsom nyss blifvit antydt, att förekomma olägenheter för tjänstgöringen, deraf att ett stort antal tjänstemän samtidigt vore frånvarande en längre tid, derunder det ofta måste blifva nödvändigt att anförtro göromålen åt yngre, vid dem mer eller mindre vanda personer, utan äfven att tjänstemännen sjelfva skola, till följd af den uppoffring afdraget innebär, utom i sådana händelser der viktiga enskilda angelägenheter påkalla längre tids befrielse från tjänstgöring, afhålla sig att härom göra ansökan, utan i stället vid tjänstgöringen kvarstadna.

Tjänstemännen vid jernvägen kunna icke heller, i fråga om rätt till någon tids ledighet från tjänsten, jemföras med tjänstemän inom andra verk, hvilka äro berättigade till årlig semester och hvilkas göromål under tiden kunna ligga nere; ett förhållande som icke får ega rum vid jernvägen, der hvarje plats alla söcknedagar och en stor del till och med sön- och helgedagar samt nattetid måste vara besatt.

Den grundsats torde derföre böra vid jernvägen införas, att hvarje ledighet för enskilda angelägenheter, som omfattar en half månad på en gång, medför indragning af tjänstgöringspenningarne; och hemställa vi i följd häraf underdånigst, att början af momentet a) i § 10 måtte erhålla följande förändrade lydelse:

“för den tid, som tjänsteman erhåller ledighet utan förfall utöfver en half månad på en gång eller tillsammans högst 30 dagar årligen, oräknadt“ etc. etc.

Lika med Styrelsen tro vi, att Staten icke får undandraga sig att af jernvägens inkomster lemna understöd åt sådane dervid anställde tjänstemän och betjente, som under tjänstgöring ådragit sig så svår kroppsskada eller sjuklighet, att de deraf blifvit oförmögne att sin tjänst behörigen sköta, eller åt dem som, efter att hafva under en längre tid varit anställda vid jernvägarne och der fullgjort sina åligganden med synnerlig nit och skicklighet, blifvit i följd af hög ålder urståndsatte att bibehålla deras befattningar och sakna annan utväg att bereda sig försörjning.

Men deremot och som de personer, hvilka blifva från sina befattningar skiljda i följd af desammas indragning, i allmänhet torde kunna påräkna andra beställningar vid jernvägen, såvida de vilja emottaga dem som stå till buds, synes något egentligt behof att försäkra dylika personer om understöd icke vara för handen, om det eljest i något fall vore billigt, att Staten dymedelst befriade dem från omtanken att sörja för deras egen utkomst.

I öfverensstämmelse härmed och då det icke torde vara nödigt att i föreliggande reglemente åberopa en pensionsrätt, som ännu icke blifvit ifrågasatt, hemställa vi underdånigst, att § 21 måtte erhålla följande förändrade lydelse:

“Tjensteman eller betjent, hvilken genom kroppsskada eller sjuklighet, ådragen under tjänstgöringen, blifvit oförmögen att sin befattning behörigen sköta, må hos Kongl. Maj:t af Styrelsen i underdånighet föreslås att, på de vilkor som i hvarje fall pröfvas lämpliga, årligen af jernvägens inkomster få uppbära hela eller en del af det arfvode — inqvarteringsersättning, beklädnadspenningar och andra aflöningsförmåner oräknade — han vid utträdet ur den aktiva tjänsten innehade, hvarjemte Styrelsen eger att i underdånighet till Kongl. Maj:ts pröfning öfverlemna, huruvida något understöd bör bestås dem, som, efter att hafva en längre tid varit anställda vid jernvägarne och der fullgjort sina göromål med synnerlig nit och skicklighet, blifvit i följd af hög ålder urständsatte att bibehålla deras befattningar och sakna annan utväg att bereda sig försörjning.“

Att på förhand beräkna utgifterna för en jernvägsförvaltning, trafikdrift och underhåll är ett problem, hvars lösning är förenad med mycken osäkerhet och stora svårigheter, hvilka tillväxa, i den mån tidrymden, för hvilken kalkylen uppgöres, är aflägsen.

I detta problem ej allenast ingår en stor mängd faktorer, utan det är bland dessa blott en, nemligen den på fasta löner och anslag sig grundande förvaltningskostnaden, som kan anses såsom känd och för en längre tid i det närmaste oföränderlig; alla de öfriga äro vexlande och föränderliga, allt eftersom de mer eller mindre bero på de skiftande kommersiela och ekonomiska förhållanden, som betinga trafikens utveckling och deraf ökad personal för tåg- och stationstjänst, på banans, öfverbyggnadens och den rörliga materielens beskaffenhet och hållbarhet, på klimatiska förhållanden, och isynnerhet på den skicklighet, redbarhet, nit och omtanke, hvarmed befäl och underlydande fullgöra sina åligganden.

För att ålägga vanskligheten af dylika beräkningar, torde man blott behöfva erinra om den vid början af statsbanornas anläggning allmänt här i landet gängse åsigt, att deras inkomster knappt skulle blifva tillräckliga till be-

stridandet af de löpande omkostnaderna; och hvem skulle väl då hafva föreställt sig, att Vestra och Södra stambanorna skulle redan första året efter deras fullbordan lemna en nettoinkomst, motsvarande omkring 3 procent af anläggningskapitalet?

Det af Trafikstyrelsen upprättade *förslaget öfver Statens jernvägstrafiks omkostnader och utgifter för nästkommande år* kan derföre vara endast approximativt och måste såsom sådant bedömas. De svårigheter som mött vid verkställandet af de beräkningar, hvarpå detta förslag grundar sig, kunna ej undgås vid en granskning af detsamma; men då det åligger oss att äfven i detta ämne uttala vår åsigt, hafva vi ansett oss icke kunna finna något tillförlitligare stöd för denna än den erfarenhet, som vunnits rörande de utgifter, hvilka vid Statens jernvägstrafik under de närmast förflutna åren visat sig hafva varit erforderliga.

De af Trafikstyrelsen utgifna årsberättelser lemna i detta hänseende noggranna och omständliga uppgifter, af hvilka vi utvalt och till vinnande af åskådlighet sökt i bifogade tabellariska öfversigt sammanföra de mera generela, och hafva vi med ledning af dessa anställt en jämförelse mellan de verkliga omkostnaderna under föregående trafikår och de kostnader, hvilka Styrelsen beräknat för 1869. På antagandet att de förstnämnda ej varit öfverdrifna utan af trafikens kraf fullt påkallade, beror det, huruvida en sådan jämförelse må anses kunna medföra ett för det ifrågavarande ändamålet nöjaktigt resultat.

Befogenheten af detta antagande sakna vi skäl att betvifla, och den jäfvas ej heller af den omständigheten, att enligt oss tillgängliga upplysningar rörande främmande länders jernvägsstatistik det vill synas, som skulle drift- och underhållskostnaderna vid Svenska Statens jernvägar, då deras med hänsyn till väglängden jämförelsevis ganska låga trafikuppbörd tages i betraktande, stå i ett mera gynnsamt förhållande till inkomsterna än vid någon annan jernväg.

Efter att hafva på omförmäldt sätt skärskådat Trafikstyrelsens nu föreliggande omkostnadsförslag, hafva vi funnit oss ega anledning att vitsorda den omsorg och noggrannhet, hvarmed det blifvit utarbetadt. Hvad isynnerhet bidragit att höja utgiftssumman för 1869, är det betydligt ökade railsutbytet, och det mer än 50 procent högre belopp, hvarmed priset på de inom landet för ändamålet beställda rails öfverskjuter kostnaden af de hittills nedlagda rails af Engelsk tillverkning. De antagna förhöjningarne i de utgiftsposter, på hvilka trafikens tillväxt utöfvar ett direkt inflytande, betingas i väsendtlig mån af en motsvarande tillökning i inkomsterna. Det hade derföre varit önskvärdt, att i Styrelsens underdåniga memorial jemväl förekommit en antydning om beloppet af den inkomst, som för det ifrågavarande året påräknats. En beräkning häraf måste under alla förhållanden blifva ytterst osäker, och göra vi ej anspråk på att med någon full tillförlitlighet kunna åstadkomma en sådan, men förutsattes

det, att bruttoinkomsten per banmil ökar sig i samma progression som från 1866 till 1867, en förutsättning som berättigas ej blott af det erkända faktum, att jernvägstrafiken i allmänhet såväl här som annorstädes varit stadd i ett ständigt framåtskridande, utan äfven deraf att rörelsen på de Statens banor af tillsammans 16,3 mils längd, hvilka under sednare hälften af 1866 öppnades, ej det första året kunnat uppnå någon synnerlig utveckling, så böra inkomsterna under innevarande och nästkommande år tillväxa med inalles 8 procent utöfver deras belopp 1867, eller från omkring 6,000,000 R:dr till nära 6,500,000 R:dr, och deras öfverskott öfver drift- och underhållskostnaderna således stiga under 1869 till 2,550,000 R:dr, från hvilken summa skulle komma att afdragas det af Trafikstyrelsen väl motiverade anslaget, 200,000 R:dr, till nya byggnader och stationsutvidgningar.

I Styrelsens *förslag*, det fjerde och sista i ordningen, *till Reglemente för antagande och entledigande af den personal vid Statens jernvägstrafik, som af Styrelsen tillsättes*, innehåller § 6 den föreskrift, att ingen skulle utan vederbörligt tillstånd ega lemna innehafvande befattning förr än 3 månader efter i behörig ordning gjord uppsägning.

Vi inse väl, att denna föreskrift är betingad af nödvändigheten att icke utsätta förvaltningen för de olägenheter, som skulle uppstå deraf, att flera tjenstemän på en gång aldeles oförberedt finge lemna sina befattningar; men å andra sidan hafva vi föreställt oss, att uppsägningstidens utsträckning ända till 3 månader ofta skulle kunna hindra en jernvägstjensteman att antaga en erbjuden annan beställning, som af honom ansåges mera betryggande än hans på uppsägning jemväl från Styrelsens sida ställda befattning vid jernvägen. Och då det synes billigt, att tjenstepersonalen i detta afseende kommer i åtnjutande af så stor frihet, som icke är stridande mot jernvägens fördel, samt lämpliga personer för öfvertagande af de tjenester, som, efter uppsägning från deras innehafvares sida, blifva lediga, antagligen, under hvilka förhållanden som helst, utan svårighet torde kunna anskaffas under en månad från uppsägningen, tillstyrka vi underdånigst, att orden "3 månader" i denna § utbytas mot "en månad".

Med tillkännagifvande, att vi icke hafva något vidare att i förevarande ämne tillägga, varda de till oss öfverlemnade handlingar härhos i underdånighet återställda.

Med etc.

N. Ericson. P. Murén. Marcus Agrelius.

Stockholm den 27 Januari 1868.

emförelse mellan utgifterna för Statens jernvägstrafik under åren 1864, 1865 och 1866 och de utgifter, som af Trafikstyrelsen i dess underdåniga omkostnadsförslag äro beräknade för 1869.

	1864.	1865.	1866.	1869.
	R:dr	R:dr	R:dr	R:dr
<i>A. Styrelsens och distriktets byråafdelningar.</i>				
Afföningar, rese-ersättningar, dagtraktamenten, in- quartering	107,800	119,300	118,200	128,200
Expeditionskostnader, formulärer, annonser, tryck- ning, bibliotek	11,800	12,200	18,700	16,500
Underhåll af inventarier, eldning, belysning, hy- ror och diverse utgifter	15,000	22,600	21,400	22,300
Särskildt anslag för utländska resor				5,000
R:dr	134,600	154,100	158,300	172,000
<i>B. Banafdelningen.</i>				
Afföningar, beklädnad, inquartering och bränsle	275,500	354,800	380,800	437,900
Underhåll af banvallar, broar och vägöfvergån- gar, ballastning, underhåll af stängsel, bygg- nader, telegrafer, planteringar, rigtning af sleepers och rails	359,200	318,500	241,700	276,100
Utbyte af sleepers	37,800	33,600	49,500	63,000
Utbyte af rails	11,700	22,900	55,500	340,000
Snöskottning	10,700	62,600	46,500	50,000
Expeditionskostnader, materialförbrukning till sig- nalering, inventariers underhåll, expropria- tionsräntor, hyror, sjukvård och reseersätt- ningar	18,700	23,200	32,500	39,000
R:dr	713,600	815,600	806,500	1,206,000
<i>C. Trafikafdelningen.</i>				
Afföningar, beklädnad, inquartering, traktamen- ten, provisioner och reseersättningar	438,100	552,700	660,500	844,600
Transport	438,400	552,700	660,500	844,600

	1864	1865	1866	1869
	R:dr	R:dr	R:dr	R:dr
Transport	438,400	552,700	660,500	844,60
Signalering, eldning, belysning, telegrafering, underhåll af inventarier	42,200	54,600	88,700	87,0
Expeditionskostnader, sjukvård, hyror, ersättning för skadadt och förloradt gods	53,7 0	55,800	67,300	85,4
R:dr	534,300	663,100	816,500	1,017,
<i>D. Maskin- och förrådsafdelningen.</i>				
1. Lokomotivtjänst				
Afföningar, inqvartering, premier för kol- och oljebesparing, traktamenten	181,300	248,500	308,000	376,4
Förbrukning af stenkol	286,300	275,600	324,700	410,00
Eldning, belysning, materialförbrukning i vattenstationer och lokomotivstall, expeditionskostnader, hyror, sjukvård, reseersättningar	22,000	31,000	52,100	60,
2. Vagn-tjänst.				
Afföningar, inqvartering, premier för oljebesparing, traktamenten	24,300	34,800	45,000	73,
Underhåll af inventarier, reseersättningar, sjukvård, hyror m. m.	11,100	14,300	21,800	37,5
Hyror för främmande banors vagnar	10,100	12,700	28,000	48,500
3. Transportmaterielens underhåll.				
Reparationer af lokomotiver och tendrar	124,200	170,100	160,300	220,000
D:o person- och godsvagnar, vagnsaxlar och hjul	117,000	148,8	195,100	220,
Maskinernas smörjning och putsning	72,200	72,000	47,500	58,
Vagnarnes d:o d:o	36,100	36,70	35,800	8,
R:dr	884,600	1,044,500	1,218,	1,551,
Summa R:dr	2,267,100	2,677,	3,009,600	3,946,
Medellängd, trafikerad bana, mil	71,6	80,6	85,1	96,9

öfversigt af Statens jernvägstrafiks inkomster och utgifter, såväl i deras helhet som per banmil, för åren 1864—1867, samt några derpå grundade procentberäkningar.

	1864	1865	1866	1867 approxim.
totalinkomster. R:dr	3,462,000	4,479,800	5,064,400	5,996,600
totalutgifter ”	2,267,100	2,677,300	3,009,600	3,504,700
inkomsternas öfverskott öfver utgifterna. . R:dr	1,194,900	1,802,500	2,054,800	2,461,900
inkomster per banmil ”	48,350	55,580	59,510	61,880
utgifter pr d:o ”	31,050	33,220	35,370	36,480
inkomsternas öfverskott öfver utgifterna. . R:dr	17,300	22,360	24,140	25,400
utgifternas förhållande till inkomsterna, i procent	65,5	59,8	59,4	58,7
öfverskottets förhållande till anläggningskapitalet i procent	2,16	2,90	3,01	3,17

Innefattande endast de ursprungliga kostnaderna af stambanorna (med undantag af banan i Svika—Norska gränsen) vid de tider, då de för trafik öppnades. Således äro häruti icke inberäknade de belopp, som af de årliga trafikinkomst-öfverskotten efter 1862 blifvit, i den mån trafiken vuxit, använda för nybyggnader, stationsutvidgningar och anskaffande af inventarier och förråder.

Enligt af Trafikstyrelsen lemnade upplysningar uppgick den ursprungliga anläggningskostnaden af de vid 1867 års slut trafikerade stambanorna (med ofvannämnda undantag)

till R:dr 76,326,000.

hvar till kommer:

vid 1866 års riksdag beviljadt särskildt

anslag för tillökning af den rörliga

materialen R:dr 2,000,000.

Transport R:dr 78,326,000.

	1864	1865	1866	1867 approxim.
Transport R:dr 78,326,000.				
af inkomstöfverskotten under åren 1863				
—1866 har för omförmälda ändamål blifvit användt R:dr				
och för samma ändamål 1867, såvidt beloppet kunnat beräknas, innan årets bokslut blifvit uppgjort, R:dr				
Hela anläggningskostnaden vid 1867 års slut utgjorde således R:dr . .				
å hvilket kapital nettoinkomsten för samma år följaktligen belöpte sig till 2,85 eller nära 3 proc.				
Totalinkomsternas tillväxt öfver det föregående årets procent		30,0	13,0	1
Totalutgifternas tillväxt öfver det föregående årets. ”		19,0	12,0	16
Medellängd trafikerad bana, tillökning utöfver det föregående årets, ”		2,	5	
Inkomsternas tillväxt per banmil öfver det föregående årets procent		11,9	7,1	4,
Utgifternas tillväxt per banmil ”		7,0	6,4	3,
Tillväxt i öfverskott af inkomster per banmil öfver det föregående årets ”		29,2	8,0	5,

*Utdrag af protokollet öfver Civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i
Stats-Rådet å Stockholms slott den 28 Februari 1868.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Justitie-statsministern, Friherre *De Geer*,
Hans Excellens Herr Statsministern för utrikes ärendena, Grefve *Mun-
derström*,

Statsråden: Herr Grefve *von Platen*.

Friherre *af Ugglas*.

Lagerstråle.

Bredberg,

Thulstrup,

Carlson,

von Ehrenheim och

Abelin.

Departements-chefen, Statsrådet Lagerstråle anmälde härefter den af sistlidne Riksdag i skrifvelse den 30 April 1867 gjorda underdåniga hemställan om öfverlemnande till Riksdagens pröfning af förslag till omkostnadsstat för förvaltningen af Statens jernvägstrafik; och efter redogörande för innehållet af de från Styrelsen öfver Statens jernvägstrafik inkomna, underdåniga memorial jemte tillhörande förslag i detta ämne samt särskildt förordnade komiterades deröfver meddelade utlåtande, hemställde Departements-chefen, att Kongl. Maj:t måtte i nåder täckas besluta aflåtande till Riksdagen af nådig Proposition i ämnet i öfverensstämmelse med i sådant afseende uppsatt förslag;

och behagade Hans Maj:t Konungen, uppå tillstyrkan af Stats-Rådets öfrige ledamöter, i nåder gilla berörda förslag samt förordna, att i enlighet dermed nådig Proposition, sådan den finnes detta protokoll bilagd, skulle till Riksdagen afgå.

Ex protocollo

Edv. Seldener.