

## N:o 25.

Ank. till Riksd. Kansli d. 6 April 1869, kl. 10 f. m.

*Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående vissa grunder för förvaltningen af Statens jernvägstrafik och särskildt för den dervid anställda personals aflöning; Gifven Stockholms Slott den 26 Februari 1869.*

När Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition till innevarande Riksdag angående Statsverkets tillstånd och behof gjorde framställning om ett förslagsanslag af 4,300,000 Riksdaler för bestridandet af 1870 års omkostnader vid Statens jernvägstrafik, åtföljdes denna framställning af en i Statsråds-protokollet öfver Civilärenden för den 5 sistlidne Januari upptagen erinran om ändamålsenligheten deraf att vissa grunder för trafikförvaltningen och särskildt för aflöningen af den vid trafiken anställda personal blefve bestämda.

Af den oeftergifliga fordran, som med skäl ställes å hvarje förvaltning af jernvägstrafik, att den skall så mycket som möjligt foga sig efter de vexlande behofven hos den rörelse och de allmänna intressen, den har att tillgodose, följer jemväl, att, förutom den för all förvaltning af allmänna medel gemensamt gällande regeln om iakttagande af den sparsamhet och hushållning, som låter sig förena med behörigt afseende å de ändamål, för hvilka den har att verka, de grunder, som på förhand kunna för förvaltningen af jernvägstrafiken fastställas, hufvudsakligen måste inskränkas till organisationen af Styrelsen jemte villkoren för tjenstemännens anställning och aflöning.

*Bih. till Riksd. Prot. 1869. 1 Saml. 1 Afd. 13 Häft.*

Härutöfver anser dock Kongl. Maj:t det vara lämpligt och med god ordning öfverensstämmande, att stadgande meddelas för den ej sällan inträffande händelse att, till följd af en växande trafik eller i öfrigt förändrade förhållanden, behof af nya anläggningar och byggnader uppstår. Då fråga är om sådan af större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår mellan två stationer, synes afgörandet deraf böra och i allmänhet äfven kunna utan synnerlig olägenhet af tidsutdrägt till Riksdagen öfverlemnas. Enahanda är förhållandet med de vilkor i afseende å kostnaden, under hvilka bibana, som af enskilde härefter anlägges, må till Statens bana anslutas. Är åter fråga endast om utvidgning af redan befintlig anläggning eller byggnad eller om utförande af ny sådan utaf mindre betydighet, såsom ordnande af hållplats, mötesplats eller dylikt, torde det vara nödigt, att hos förvaltningen finnes frihet att foga sig efter rörelsens kraf, på det att icke en hämmande inverkan derå skall förspörjas.

På grund häraf föreslår Kongl. Maj:t följande bestämmelser:

- 1:o) Ny anläggning eller byggnad af större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår emellan två stationer må ej vid redan till trafik upplåten statsbana verkställas förr, än behofvet blifvit af Riksdagen pröfvadt och godkänt. Riksdagen tillkomme ock att besluta de vilkor i afseende på kostnaden, hvarunder anslutning till statsbana må ega rum för bibana, som härefter af enskilde anlägges.
- 2:o) I fråga om erforderlig utvidgning af redan befintlig anläggning och byggnad eller verkställande af ny sådan utaf mindre betydighet, såsom anordnande af hållplats, mötesplats eller dylikt, beslutar Kongl. Maj:t; och bör kostnaden därför intagas i det förslag till specifik kostnadsstat för jernvägstrafiken, som Styrelsen vid slutet af hvarje år har att för det nästföljande underställa Kongl. Maj:ts pröfning och fastställelse.

Sedan Styrelsen för Statens jernvägstrafik afgifvit underdåniga förslag dels till organisation af nämnda trafiks förvaltning, dels till aflöningsreglemente för dervid anställda embets- och tjänstemän samt betjente, dels till omkostnadsstat för år 1869 och dels till reglemente för antagande och entledigande m. m. af den personal, som af Styrelsen tillsattes, så öfverlemnade Kongl. Maj:t uti nådig Proposition till 1868 års Riksdag nämnda omkostnadsförslag, hvarjemte Kongl. Maj:t, som lemnade Riksdagen del af de öfriga handlingarne, föreslog Riksdagen att godkänna vissa uppgifna hufvudbestämmelser i afseende å vilkoren för tjänstemännens anställning samt grunderna för aflöning åt dem.

Uti det svar, Riksdagen den 13 Maj sistlidna år afgaf å Kongl. Maj:ts omförmälda Proposition, yttrade Riksdagen följande:

»Genom Kongl. Brevet af den 30 December 1862 bestämdes, bland annat, att Styrelsen för Statens jernvägstrafik, utom en chef och en byråchef, skulle utgöras af tre intendent, en för hvardera af stambanornas tre hufvuddistrikt, hvilka intendent, förutom det befäl och den uppsigt, en hvar af dem hade att utöfva inom sitt distrikt öfver der anställda jernvägstjenstemän, förvaltning, uppbörd och materiel, tillika skulle å vissa tider i Styrelsen sammanträda vid afgörande derstädes af viktigare angelägenheter, som anginge stambanorna i deras helhet, trafiken å desamma eller dertill hörande materiel; hvarjemte intendenterna vid dessa sammanträden borde anmäla de frågor af sådan beskaffenhet, som de hvar för sig ansåge böra komma under gemensam pröfning, äfvensom föredraga de ärenden i öfrigt, som särskildt anginge deras distrikt. Sedermera har genom Kongl. Brevet af den 13 Juli 1866 blifvit föreskrifvet, att intendenten vid första distriktet skall bereda och inom Styrelsen föredraga alla ärenden, som angå trafikdistriktens ban- och maskinafdelningar och den vid dessa afdelningar anställda personal, och att intendenten vid andra trafikdistriktet skall bereda och föredraga de ärenden, som tillhöra distriktens trafikafdelningar och den dervid anställda personal, samt hafva inseende öfver kontrollkontoret.»

»Det nu framlagda organisationsförslaget åter afser en fördelning af intendenternas göromål på öfverdirektörer och distriktschefer. Enligt förslaget skulle nemligen Styrelsens ledamöter, bestående af en byråchef för byråafdelningen, en öfverdirektör för ban- och maskin-afdelningarna gemensamt samt en öfverdirektör för trafikafdelningen, bereda och föredraga inför Styrelsen ärenden, hvilka de hvar för sin afdelning hafva att handlägga, samt kontrasignera de utgående besluten; hvarjemte öfverdirektörerna skulle ega att på eget ansvar och genom direkta ordres till cheferne för linieförvaltningen eller till de under dessa lydande afdelningsföreståndare meddelå sådana detaljbestämmelser, hvilka kunde vara behöfliga såsom en omedelbar tillämpning af Styrelsens beslut eller af gällande reglementen och instruktioner; äfvensom hvarje ledamot egde att infordra upplysningar i ärenden, som anginge hans afdelning. Distriktscheferne åter skulle ega att öfvervaka ordningen och hushållningen inom distriktet, uppmärksamma de industri- och handelsförhållanden inom distriktets trafikområde, som egde samband med jernvägsrörelsen, föreslå hos Styrelsen sådana åtgärder, som kunde lända till denna rörelses befrämjande, samt vara, på sätt Styrelsen dem föreskrefve, dennas ombud i allt hvad som rörde distriktets förhållande till främmande

myndigheter, inrättningar och personer, och, så länge nu gällande trafik- och tjänstgöringsreglementen skulle tillämpas, äfven utöfva den myndighet, som nu enligt dessa reglementen tillhörde intendenterna.»

»Emot denna sednare anordning eller inrättande af distriktschefspatser hafva emellertid inom Riksdagen åtskilliga betänkligheter yppat sig. Den grundsats, som blifvit följd vid organisationen af sjelfva Styrelsen, att enhet och planmessighet vid alla dess detaljer, som tillhöra samma afdelning inom särskilda distrikt, hvarken kunna 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 högste befälhafvare inom sin afdelning göra Styrelsens åsigtter och beslut gällande, samt genom behöriga inspektioner vaka öfver samma afdelnings arbete och hushållning inom samtliga distrikten, — denna grundsats, hvilken Riksdagen icke kunnat annat än gilla, synes icke till fullo vara iakttagen vid bestämmandet af distriktschefernes åligganden, hvilka synas sträcka sig till alla grenar af linieförvaltningen. Då dessutom öfverdirektörerna skulle ega att i vissa fall med förbigående af distriktschef meddela direkta ordres till de under dessa lydande afdelningsföreståndare, synas distriktschefsembetena lätteligen kunna föranleda förvecklingar och onödig omgång»;

och anhöll Riksdagen, på grund af hvad sålunda blifvit anfördt, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke dels de föreslagna distriktschefstjänsterna kunde indragas, dels betydliga inskränkingar ske så väl i antalet af de vid jernvägstrafiken anställda embets- och tjänstemän samt betjente, som äfven i fråga om beloppen af de för dem föreslagna löneförmåner. Derjemte tillkännagaf Riksdagen sitt bifall till de flesta af ofvannämnda utaf Kongl. Maj:t föreslagna hufvudbestämmelser dels i oförändradt skick, dels med vissa förändringar eller inskränkingar, men förklarade sig icke hafva godkänt de öfriga bestämmelserna, hvilka hufvudsakligen afsågo beloppen af fasta arfvoden, de föränderliga arfvodenas fördelning samt inqvarterings- och traktamentsersättning, provisioner, felräkningspenningar och premier, allt föremål, på hvilka Kongl. Maj:t här nedan vill ånyo fästa Riksdagens uppmärksamhet.

Med anledning af Riksdagens nyssberörda anhållan har Trafikstyrelsen den 31 sistlidne December afgifvit underdånigt utlåtande, deruti Styrelsen, hvad först angår behovet och lämpligheten af distriktschefsembetena, hufvudsakligen yttrat: att den direkta inspektion öfver linieförvaltningen, som af Styrelsens chef och ledamöter utöfvades, i all-

mänhet icke kunde sträcka sig längre än till ett färre antal inspektionsresor hvarje år; att dessa resor, om något dermed skulle kunna uträttas, alltid droge en dyrbar tid från de många göromålen inom Styrelsen; att vid jernvägar af så stor utsträckning som den de Svenska hade, kunde en sådan periodvis återkommande inspektion ej ersätta det mera permanenta öfvervakande af hushållningen och tjenstgöringen å linien i öfrigt, som egde rum innan intendenterna å första och andra distrikten blefvo inkallade för att inom Styrelsen öfvertaga dem nu anförtrodda åligganden; att samma erfarenhet för längesedan vunnits inom andra länders jernvägsförvaltningar, hvarföre det icke, Styrelsen veterligen, finnes någon jernväg i Europa af en med de Svenska stambanornas jemförlig längd, der icke nyssnämnda arbetskraft blifvit tagen i anspråk och på ett eller annat sätt införd; att det således vore icke allenast på egen, utan på allmän erfarenhet Styrelsen grundat och ännu grundade sin åsigt derom, att, förutom den inspektion, som af Styrelsens chef och ledanöter kunde utöfvas, ett permanent öfvervakande af linieförvaltningen ovilkorligen vore af nöden vid de Svenska stambanorna och att till följd häraf en särskild arbetskraft för detta permanenta öfvervakande måste förefinnas; att, i fråga om sättet att anordna densamma, Styrelsen haft att välja emellan två olika system, som, efter hvad Styrelsen omständligare omförmält, utomlands begagnades, det ena med vissa trafikområden och det andra med de särskilda förvaltningsgrenarne såsom grund för indelningen; att fördelen af det förra systemet vore större sammanhållning emellan de på ett område gemensamt verkande olika afdelningarne; att dess olägenhet förnämligast bestode i svårigheten att vid tillämpningen finna personer med den allmänna insigt i förvaltningens alla grenar, som vore nödvändig för att kunna bedöma, huru tjensten inom dem utöfvades och hushållningen iakttoges; att denna olägenhet visserligen ej förekomme vid tillämpningen af det sednare systemet, enär det alltid måste vara lättare att finna personer med insigt i en förvaltningsgren än i flera, men att det icke kunde nekas, att sammanhållningen emellan de olika afdelningarne blefve svårare att med detta system åstadkomma; att då det sednare systemet drefve centralisationen till sin yttersta spets, Styrelsen för sin del ansåge, att man måste med mycken försigtighet framgå med försök i denna riktning, intilldess mera erfarenhet inhemtats af den i allt fall ganska starka centralisation, som inrättandet af öfverdirektörsembeten innebure; att Styrelsen derföre ej tilltrorde sig att utan praktisk pröfning afgöra, hvilket af de omhandlade båda systemen vore att föredraga, men att denna praktiska pröfning förutsatte, att man åtminstone till en viss grad

användt båda systemen; att en början till pröfning af det förra kunde anses redan vara gjord, emedan, under nu varande förhållanden, intendentsbefattningen vid tredje trafikdistriktet i sjelfva verket vore att betrakta såsom ett distriktschefsembete, sådant Styrelsen i sitt förslag framställt detsamma; att det vore helt naturligt, att Styrelsen vid valet emellan de begge systemen helst antog det förra, dels derföre att detta låg närmast till hands, dels ock derföre att den person, hvilken nu bekläder nämnda intendentsbefattning, redan i sex år innehaft densamma, och Styrelsen således ej med afseende å honom hade att befara den enda egentliga olägenhet, som detta system hade med sig; att, hvad anginge de af Riksdagen anförda betänkligheter emot införandet af distriktschefsbefattningar, Riksdagen visserligen påpekat det förhållande, att den grundsats, som blifvit följd vid organisationen af sjelfva Styrelsen, icke syntes vara till fullo iakttagen vid bestämmandet af distriktschefernes åligganden, men att Riksdagen icke närmare angifvit, hvori sjelfva olägenheten af ett sådant förhållande skulle bestå; att, om meningen vore den, att en brist på konsekvens eller likformighet i det hela genom samma förhållande uppkommit, Riksdagen icke betraktat distriktschefernes ställning i tillbörligt sammanhang med linieförvaltningen i öfrigt, enär, om man det gjorde, man skulle finna, att denna förvaltning handhades på hvarje distrikt af en chef, biträdd af förståndare för de särskilda afdelningarne, således i fullkomlig likformighet med den organisation, som gällde för sjelfva Styrelsen; att, om meningen åter vore den, att, då vid jernvägstrafiken hvar och en i allmänhet arbetade inom en viss begränsad afdelning, en skola saknades till utbildande af den mångsidighet i kunskaper, som distriktschefsembetet syntes förutsätta, så ville Styrelsen, som, enligt hvad här ofvan är antydt, icke förbisett svårigheten att finna lämpliga personer till beklädande af nyssnämnda embeten, likväl erinra, dels att det just vore till förminskande af denna svårighet Styrelsen föreslagit att förändra intendenturerna, vid hvilka ofvannämnda mångsidighet vore ovilkorlig, till distriktschefsembeten, vid hvilka anspråken på mångsidighet kunde ställas betydligt lägre derigenom att det ansvar för detaljbestämmelser och det ingripande i det rent tekniska, som hittills ålegat intendent, blifvit förflyttadt till öfverdirektörerne och på dem' afdelningsvis fördeladt, dels att de olika afdelningarne, såsom verkande till ett gemensamt mål, så nära berörde hvarandra, att det ej vore särdeles svårt för den väl begåfvade vettgirige och med iakttagelseförmåga utrustade, att under tjenstgöring inom en afdelning taga <sup>en</sup> sådan kännedom om <sup>de</sup> förhållandena äfven inom de andra afdelningarne, att han kunde bedöma, huru tjensten

inom dessa utöfvades och hushållning der iakttoges och sålunda, derest han tillika besatte de egenskaper, ett högre chefskap i allmänhet kräfde, äfven kunde utöfva den myndighet, distriktschefsembetet innebure; att Riksdagen vidare, så framt Styrelsen fattat meningen rätt, uttalat den åsigt, att öfverdirektörernes befogenhet att i vissa fall, med förbigående af distriktschef, meddela direkta ordres till de under denne lydande afdelningsföreståndare, skulle framkalla två olägenheter, den ena förvecklingar och den andra onödig omgång; att Styrelsen emellertid ansåge en motsägelse ligga i detta Riksdagens yttrande, enär det omnämnda förbigåendet väl snarare borde antagas såsom motsatsen till omgång; att de förvecklingar, som befarats, icke kunde uppkomma mera än på ett sätt, nemligen sålunda, att öfverdirektörs till afdelningsföreståndare direkt meddelade detaljbestämmelse stode i strid med distriktschefens uppfattning af den föreskrift, hvaraf sagda bestämmelse, enligt § 3 i organisationsförslaget, skulle vara en omedelbar tillämpning; att ett sådant slag af förveckling läte tänka sig, men att frågan då vore dels den, huru mycken sannolikhet en sådan förveckling kunde hafva för sig, dels den, huruvida genom distriktschefernes indragning eller genom användande af det andra här ofvan omnämnda systemet förvecklingarne lättare kunde undvikas; att Styrelsen i förra fallet ville erinra derom, att, enär af den föreslagna organisationens grundsats följde, att ordres från Styrelsen till linieförvaltningen måste vida mera i detalj utarbetas än tillföre, då sådant var åt intendent öfverlemnadt, och en sådan utarbetning i alla händelser komme att ske genom öfverdirektör, det måste ligga i dennes intresse att redan i den ordre, Styrelsen kollektivt utgäfvde, så många detaljbestämmelser som möjligt intogos, på det att ansvaret för utgifna ordres skulle, i så vidsträckt mån som möjligt, gälla Styrelsen kollektivt i stället för honom ensam, samt att de af Styrelsen kollektivt utfärdade föreskrifter skulle linieförvaltningen meddelas genom distriktschef, och ju mera detaljerade dessa föreskrifter vore, desto mera rent tekniska måste de ytterligare bestämmelser vara, som af öfverdirektör behöfde utgifvas, desto mindre behöfde distriktschef med dem taga befattning och desto färre måste de tillfällen blifva, då förvecklingar af ifrågavarande slag kunde uppkomma; att om åter distriktscheferne indroges och det starkare centralisationssystemet tillämpades, skulle sammanhållningen å linien af de särskilda afdelningarne till gemensam verksamhet utan tvifvel blifva svårare och förvecklingar i andra riktningar än den af Riksdagen förutsatta kunna uppkomma; att undvikandet af förvecklingar berodde ytterst på den goda viljan hos de samverkande; att, der denna saknades, inga system kunde förebyggas

de ledsamma följderna; samt att, *då* nu så väl andra länders som Styrelsens egen erfarenhet gåfve vid handen, att den direkta inspektion, som Centralstyrelsen kan utöfva öfver linieförvaltningen, icke ensam vore tillfyllestgörande, utan en särskild arbetskraft härför erfordrades; *då* den personal, Styrelsen till vinnande af denna arbetskraft föreslagit, vore jemförelsevis fåtaligare än i något annat land; *då* af de två system, man, till åstadkommande af samma kraft, hade att välja på, det ena, till följd af redan bestående förhållanden låge närmast till hands att först tillämpa; *då* genom förkastande af detta system ett annat måste sättas i stället och besparingar sålunda ej genom ett sådant förkastande kunde vinnas; och *då* slutligen de betänkligheter Riksdagen framställt mot användandet af distriktschefer icke torde bevisa detta systems förkastlighet, än mindre att den allmänna erfarenheten om behovet af en särskild arbetskraft emellan Centralstyrelsen och linieförvaltningen vore utan värde; alltså ansåge Styrelsen sig ega tillräckligt talande skäl för att fortfarande vidhålla sin åsigt derom, att distriktschefsembetena eller andra mot samma ändamål svarande embeten borde införas till åstadkommande af ett permanent öfvervakande af linieförvaltningens alla grenar; äfvensom derom att, i fråga om de olika sätt, hvarpå ett sådant öfvervakande kunde vinnas, det, som Styrelsen föreslagit, borde fortfarande få gälla, intilldess, efter praktisk pröfning af något annat, detta andra visat sig ega bestämda företräden.

Beträffande ifrågasatta inskränkningar af tjänstepersonalens antal och aflöning har Styrelsen, efter att hafva jemfört förhållandet emellan kostnaden för öfverstyrelsen vid de Svenska och åtskilliga utländska jernbanor och dervid kommit till det resultat, att samma kostnad i Sverige är lägre än i utlandet, vidare anført: att om man jemförde styrelseledamöternes och distriktschefernes ställning med den, som deras vederlikar inom andra grenar af den civila förvaltningen innehade, så visade sig, att ingen gren af nämnda förvaltning hade så stort behof af embetsmän, hvilka uteslutande egnade sin tid åt tjensten, som en trafikstyrelse, men att deremot tjänstgöringsförhållandena inom andra förvaltningsverk icke hindrade ens styrelseledamöter att åtaga sig särskilda med löneförmåner förbundna befattningar; att det låge mycken magt uppå, att trafikstyrelsens ledamöter ej vid sidan af sin egentliga verksamhet åtog sig andra värf; att Styrelsen derföre ej nog kraftigt kunde framhålla det nödvändiga uti att försäkra desse embetsmän en sådan ekonomisk ställning, som ej föranledde till att genom andra befattningar söka förbättra inkomsterna; att Styrelsen emellertid icke ansett sig kunna  
för



för sina ledamöter föreslå högre belopp än som i flera år redan utgått till Departementscheferne i Tullverket; men att Styrelsen ansåge en ned-sättning af arvodena under detta belopp kunna tolkas såsom ett erkän-nande af rättigheten för Styrelsens ledamöter att på andra håll söka förskaffa den tillökning i inkomster, som deras vederlikar inom andra verk kunde bereda sig; att tjänstebefattningarne vid *byråafdelningen* i allmänhet funne sin motsvarighet inom andra förvaltande verk; att, med vederbörligt afseende å göromålen mängd, arvodena inom denna afdel-ning blifvit föreslagna enligt de grunder, som för motsvarande befatt-ningar inom andra verk vore gällande; att sekreteraretjensten, såsom gemensam för samtliga afdelningarne, fordrade mer än vanligt mångsi-diga insigter hos innehafvaren; att, så framt dessa insigter förefunnos, hvilket för närvarande vore fallet, en betydlig tidsbesparing derigenom bereddos Styrelsens ledamöter vid målen uppsättning; att *banafdelnin-gen* vore den af alla afdelningarne, som minst berördes af trafikens större eller mindre liflighet, men som deremot mest af alla stode i be-roende af banlängd och byggnadssättets soliditet; att åsigtorna om tal-rikheten hos den personal, som till banans bevakande vore nödvändig, hade i olika länder varit ganska olika; att i Sverige blefvo till en början de i Tyskland gällande åsigter tillämpade, såsom erbjudande den största säkerheten; att härifrån dock gjordes afvikelser redan år 1864, till en början i andra distriktet, i så måtto, att en viss del af bevakningsper-sonalen vid dagsljus användes å underhållsarbetena utmed banan, hvar-igenom dagsverkskostnaden för dessa arbeten ganska betydligt nedgick; att, sedan erfarenheten gifvit vid handen, att bevakningen ej kunde anses lida genom denna anordning, densamma vidtagits äfven på de öfriga distrikten; att Styrelsen redan beslutit att, i mån af nya banors tillkomst, fördela redan befintlig personal af både baningeniörer och banmästare på de nya linierna genom att förlänga hvarje funktionärs tjänstgöringsområde; att Styrelsen äfven beslutit att, i händelse någon af nämnde funktionärer afginge, tills vidare icke besätta den afgångnes plats på annat sätt än genom fördelning af hans område på de öfrige; att jemväl den minskning i personalen vid denna afdelning blifvit ge-nomförd, att de så kallade materialvakterna indragits och desses ålig-ganden fördelats på banmästarne och maskinafdelningens förrådsvakter; att de indragningar, som sålunda redan vore beslutade, komme att in-bespara stora summor, men icke kunde på eu gång genomföras utan att ur tjänst försätta en del af nu befintliga, väl inöfvade personal, hvilken del snart blefve behöflig, då nya sträckor af Nordvestra stam-

banan efter hand tillkomme; att man vanligen ansåge antalet af *trafikafdelningens* personal stå i direkt förhållande till trafikens betydighet; att detta dock icke vore förhållandet med mer än den ena delen af denna personal, nemligen den, som åtföljer bantågen; att hvad deremot den andra delen beträffade, eller den så kallade stationspersonalen, det borde bemärkas, att det minimum af personal, som å hvarje station ovilkorligen måste finnas för att emottaga inkommande och expediera afgående tåg, onekligen skulle kunna emottaga och expediera ett betydligt större antal tåg hvarje dag än som nu skedde; att det ock vore en sauning att å vissa stationer svårighet förefunnes att gifva personalen jemn sysselsättning, men att man likväl icke kunde reducera antalet mera än till ofvannämnda minimum, särdeles som man å så långa sträckor enkelspårig jernväg som i Sverige, der tågmöten alltid måste ske å stationerna, icke kunde undgå att för dessas säkra och skyndsamma skötande hålla en något större stationspersonal, än som vid smärre stationer å dubbelspårig bana erfordrades; att det likaledes borde lätteligen kunna inses, att det ginge lika fort att i godsböckerna införa och å godslistorna upptaga en sändning af 1,000 centner som en sändning af en centner gods, och att följaktligen den godsexpedierande personalens storlek berodde mera på antalet kollyn och stationer, till hvilka särskilda godslistor skola expedieras, än på antalet centner; att deraf åter följde, att vid stationer, der godset i allmänhet förekomme i stora partier, personalen syntes fåtalig i jämförelse med godsmängden, hvaremot vid sådana stationer, der godset förekommer mest i smärre partier, personalen alltid syntes jämförelsevis stor; att, när man nu toge i betraktande, huru få de stationer vore på de Svenska stambanorna, hvilka i godsmängd kunde mäta sig med äfven de måttligare stationerna vid andra folkrikare länders starkt trafikerade jernvägar, så skulle man äfven finna förklarligt, att med afseende å stationspersonalen en jämförelsepunkt förekomme, der de Svenska stambanorna alltid skulle komma att stå efter andra rikare länders jernvägar; att Styrelsen emellertid nu kommit till visshet om, att åtskilliga af de stationer, som förekomme å de nyare så väl som de äldre bandelarne, icke hade den vigt för trafiken, som från början påräknats, och att tjenstepersonalen å dessa stationer derför kunde inskränkas; att början härmed gjordes redan i Januari månad 1868, då vid Björneborgs station, efter dervarande stationsinspektors afgång, en stationsmästare tillsattes med 240 riksdalers lägre aflöning per år; att det vore Styrelsens plan att framdeles, i den mån ledigheter uppstode, till föreståndare å smärre stationer anställa lämpliga personer, som genomgått sina grader vid Statens jernvägstrafik i betjeningsklasserna, och hvilka i allmänhet torde

hafva sin nödtorftiga bergning af lägre aflöningar, än som hittills varit för stationsinspektorer afsedda; att vid *maskinafdelningen* personalens antal för närvarande vore så efter behovet afpassadt, att Styrelsen ansåge minskning deraf icke kunna ega rum; och att, hvad aflöningsförmånerna beträffade, endast om lokomotivförare och eldare skulle kunna anmärkas, att de hade något bättre aflöningsvilkor, än vid åtskilliga privatbanor inom Sverige och vid flera utländska banor vore gällande; men att, sedan deras premier för besparing af bränsle och smörjningsämnen den 1 April 1868 blifvit nedsatta med omkring 33½ procent, Styrelsen ansåge vidare nedsättning ej inligen kunna göras, emedan de långa vägar, tågen å stambanorna måste utan ombyte af tågpersonal vanligen tillryggalägga, då betjeningen nödgades taga så väl måltider som nattqvarter utom sina hem, äfvensom våra klimatiska förhållanden gjorde nämnde betjentes tjänstgöring både kostsam och ytterst ansträngande, samt dessutom erfarenheten redan visat, att 15 å 20 år i medeltal kunde anses såsom deras längsta tjänstgöringstid, innan deras helsa och arbetskraft vore uttömda; att med trafikafdelningens konduktörer och öfriga tågpersonal förhållandet vore lika; att hvad för öfrigt anginge beloppen af de för linieförvaltningens tjänstemän och betjente föreslagna aflöningsförmåner, Styrelsen ville fästa uppmärksamhet derpå, dels att jernvägens personal från den högste till den lägste vore vid utöfvandet af sin tjänst utsatt för att genom en kanhända blott ögonblicklig uraktlåtenhet af sin tjänstepligt förandlea oberäkneliga olyckshändelser och att derigenom drabbas af stränga straff; dels att denna personal, utom den drygt tillmätta vanliga arbetstiden, ofta måste för tjänstens kraf offra dagens eller nattens hvilostunder, äfvensom att den hade ett betydande ansvar för en stor penningeuppbörd och en dyrbar Statens egendom samt genom sin omtanke och oegennyttia i väsendtlig mån inverkade på Statens behållning af jernvägarne; att billigheten derföre fordrade, att desse Statens tjänare icke alltför mycket tillbakasettes i jemförelse med deras vederlikar inom andra förvaltande verk; att den aflönings-stat, som gäller för de vid Tullverket anställda tjänstemän, bäst egnade sig för jemförelse i detta afseende, hvarvid dock icke borde lemnas utan afseende att beskaffenheten af tjänstgöringen vid de båda verken under vintertiden vore betydligt olika, ity att större delen af Tullverkets personal då i följd af naturliga förhållanden hade lindrig tjänstgöring, då deremot jernvägspersonalen under samma årstid hade sitt för kropp och själ mest ansträngande arbete, hvartill ytterligare komme, att Tullverkets personal åtnjöte fördelarne af en väl ordnad pensionsinrättning på Statens be-

kostnad, då deremot Statens jernvägstrafiks personal ännu icke erhållit någon förhoppning att, sedan den under en hård och ansvarsfull tjänstgöring utslitit sina krafter i Statens tjänst, tryggas mot nöd på ålderdomen; samt att Styrelsen, som ansåge sig hafva med mycken moderation begagnat rättigheten att uppflytta tjänstemän i högre löneklasser, på grund af allt hvad sålunda blifvit anfördt, hade den fasta och lifliga öfvertygelse, att en nedsättning, under hvad namn som helst, uti de snarare för lågt än för högt tillmätte aflöningsförmånerna för jernvägspersonalen ingalunda kunde vara förenlig med Statens eget intresse eller, för så vidt nedsättningen skulle tillämpas på redan i tjänst varande personal, med billighet, och att den lust för ett nitiskt och oegennyttigt uppfyllande af tjänstepligter, hvarigenom flertalet af Statens jernvägspersonal hittills utmärkt sig, icke kunde skäligen förväntas fortfarande skola ega bestånd, om personalen, i stället för att röna uppmuntran hos Statsmagterna funne sig blifva stjuvmoderligt behandlade emot andra Statens tjenare, med hvilka den skäligen jemförde sig, och att saknaden af nämnda nit och oegennyttia, trots en Styrelses alla ansträngningar, lätteligen kunde i resultatet af Statens jernvägstrafiks förvaltning leda till en försämring, som mångfaldigt uppvägde den fördel, det allmänna möjligen kunde vinna genom nedsättning i aflöningsbeloppen.

Ehuru en af sednaste Riksdag jemväl väckt fråga om sammanslagning af Styrelserna för jernvägstrafiken och jernvägsbyggnaderna, eller den sistnämnda Styrelsens förläggande till arbetslinien, ännu icke blifvit, jemte vederbörandes deröfver helt nyligen inkomna underdåniga utlåtanden, företagen till nådig pröfning, har Kongl. Maj:t ansett denna omständighet ingalunda böra uppehålla den deraf icke nödvändigt beroende, nu förevarande frågan om den för trafiken erforderliga personal och dess aflöning; hvarvid till en början bör i minnet återkallas, huruledes, enligt förra Riksdagens beslut, föränderliga arfvoden inom trafikstaten utgå inom följande 25 löneklasser, nemligen:

Första klassen med årligt belopp af	R:dr	4,200.
Andra " " " " " "	"	3,900.
Tredje " " " " " "	"	3,600.
Fjerde " " " " " "	"	3,300.
Femte " " " " " "	"	3,000.
Sjette " " " " " "	"	2,700.
Sjunde " " " " " "	"	2,400.
Attonde " " " " " "	"	2,100.
Nionde " " " " " "	"	1,800.
Tionde " " " " " "	"	1,500.

Elfte	klassen	med	årligt	belopp	af	. . . . .	R:dr	1,200.
Tolfte	»	»	»	»	»	. . . . .	»	1,080.
Trettonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	960.
Fjortonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	900.
Femtonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	840.
Sextonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	780.
Sjuttonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	720.
Adertonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	660.
Nittonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	600.
Tjugonde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	540.
Tjugondeförsta	»	»	»	»	»	. . . . .	»	480.
Tjugondeandra	»	»	»	»	»	. . . . .	»	420.
Tjugondetredje	»	»	»	»	»	. . . . .	»	360.
Tjugondefjerde	»	»	»	»	»	. . . . .	»	300.
Tjugondefemte	»	»	»	»	»	. . . . .	»	240.

Efter öfvervägande af hvad i Trafikstyrelsens här ofvan upptagna utlåtande förekommit, har Kongl. Maj:t funnit, att den utgift, som för distriktschefsbefattningarne beräknats, icke kan undvaras, men att för närvarande, innan det ena eller andra af de utaf Trafikstyrelsen omförmälda system för ett permanent öfvervakande af linieförvaltningen blifvit vidare praktiskt pröfvadt, det icke bör definitivt bestämmas, huruvida distriktschefsembeten skola införas, eller nämnda öfvervakande lämpligare skall på annat sätt anordnas; äfvensom beträffande ifrågasatta inskränkningar i afseende å antalet af de vid jernvägstrafiken anställda embets- och tjenstemän samt beloppen af deras aflöning, Kongl. Maj:t, i de delar, som utgöra föremål för denna framställning, lika med Trafikstyrelsen, funnit andra sådana inskränkningar än dem, bemälda Styrelse redan beslutit, icke utan fara för betänkliga olägenheter kunna göras.

Vid detta förhållande och då Kongl. Maj:t fortfarande vidhåller åsigten om lämpligheten af de utaf Kongl. Maj:t vid sista riksdag i afseende å grunderna för aflöningsstaten föreslagna bestämmelser, hvilka, antagligen i följd af beslutet om Riksdagens här ofvan omförmälda underdåniga hemställan, ej då vunnit Riksdagens godkännande, vill Kongl. Maj:t ånyo till Riksdagens pröfning öfverlemna samma bestämmelser, utan annan förändring, än dels den modifikation, som påkallas deraf att definitivt beslut om distriktschefers tillsättande ej nu fattas, dels ock att arfvodet för kontrollerande maskiningeniören blifvit nedsatt till 1,800 Riksdaler, eller det belopp, han redan för innevarande år

åtnjuter; och Kongl. Maj:t föreslår alltså härmed, att Riksdagen, utöfver de vid sista riksdag antagna bestämmelser i nyssnämnda ämne, nu måtte ytterligare godkänna följande, nemligen:

a) Fasta arfvoden utgå med nedanstående årliga belopp för följande embets- och tjänstemän:

*Vid Styrelsen:*

till Generaldirektören . . . . .	R:dr 9,000.
» Byråchefen . . . . .	» 5,500.
» Öfverdirektören vid bau- och maskinaf- delningarne . . . . .	R:dr 5,500.
Särskildt arfvode för öfvervakandet af af- delningarne å linien . . . . .	» 1,000.
» Öfverdirektören för trafikafdelningen . . . . .	R:dr 5,500.
Särskildt arfvode för öfvervakandet af af- delningen å linien . . . . .	» 1,000.
» Sekreteraren . . . . .	» 4,500.
» Registratorn och Aktuarien . . . . .	» 3,500.
» En Notarie . . . . .	» 2,500.
» En do . . . . .	» 2,500.
» Ombudsmannen . . . . .	» 3,000.
» Kamereraren . . . . .	» 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 tjänstetid vid det arfvode, han hittills innehaft, af 200 R:dr derutöfver.

» Arkitekten . . . . .	» 1,500.
» Öfverkontrollören . . . . .	» 4,000.
» Kontrollerande Maskiningeniören . . . . .	» 1,800.

Tjensten indrages vid nuvarande innehafvarens afgang.

b) Styrelsen eger, intilldess definitivt beslut fattats om sättet för hela linieförvaltningens permanenta öfvervakande, för detta ändamål årligen disponera ett belopp af 15,000 Riksdaler.

c) De i klassregleringen upptagna arfvoden utgå sålunda:

## A. Vid Styrelsen.

		Lägsta.		Högsta.	
		Klass.	R:mt.	Klass.	R:mt.
för	Öfverdirektörens Assistenten . . . . .	6	2,700	2	3,900
»	Telegrafdirektörer . . . . .	9	1,800	3	3,600
»	Milkontrollören . . . . .				
»	Kontrollörer i Kontrollkontoret . . . . .				
»	Kammarförvandten . . . . .				
»	Biljett- och formulär-förvaltaren . . . . .	10	1,500	7	2,400
»	Bokhållare vid Kassa-, Statistiska och Milkontoren . . . . .				
»	Kammarskrifvare . . . . .	19	600	9	1,800
»	Kontorsskrifvare . . . . .				
»	Telegrafister . . . . .				
»	Vaktmästare . . . . .	20	540	16	780
»	Telegrafbud . . . . .	23	360	20	540

## B. Vid Distrikten.

för	Ban-, Maskin- och Trafikdirektör . . . . .	5	3,000	1	4,200
»	Assistenten åt nämnde direktörer . . . . .	9	1,800	5	3,000
»	Baningeniörer . . . . .	11	1,200	5	3,000
»	Förrådsförvaltare . . . . .				
»	Verkstadskamerare . . . . .				
»	Verkmästare . . . . .				
»	Stationsinspektorer . . . . .	9	1,800	7	2,400
»	Byrå-assistenten . . . . .				
»	Lokomotivförareförmän . . . . .				
»	Distriktskassörer . . . . .	17	720	7	2,400
»	Konstruktörer . . . . .				
»	Vagnmästare . . . . .	11	1,200	8	2,100
»	Telegrafinspektorer . . . . .				
»	Bokhållare . . . . .	13	960	9	1,800
»	Ritare . . . . .				
»	Lokomotivförare . . . . .	22	420	9	1,800
»	Stationskassörer . . . . .				
»	Telegrafister . . . . .	25	240	9	1,800
»	Kontors- och Stationsskrifvare . . . . .	17	720	10	1,500

	Lägsta.		Högsta.	
	Klass.	R:mt.	Klass.	R:mt.
för Öfverkonduktörer . . . . . }	17	720	11	1,200
» Konduktörer . . . . . }	25	240	11	1,200
» Biljettörer . . . . . }	17	720	12	1,080
» Stationsmästare . . . . . }	17	720	13	960
» Eldare . . . . . }	19	600	13	960
» Vagnförmän . . . . . }	19	600	15	840
» Banmästare . . . . . }	19	600	15	840
» Materialvakter . . . . . }	19	600	15	840
» Packmästare . . . . . }	22	420	16	780
» Stationskarlsförmän . . . . . }	22	420	16	780
» Vaktmästare . . . . . }	22	420	16	780
» Portvakter . . . . . }	22	420	19	600
» Lokomotiv- och Vagnputsare . . . . . }	22	420	19	600
» Kolvakter . . . . . }	22	420	19	600
» Pumpare . . . . . }	22	420	19	600
» Vagnssmörjare . . . . . }	22	420	19	600
» Bromsare . . . . . }	22	420	19	600
» Signalkarlar . . . . . }	23	360	20	540
» Spårvexlare . . . . . }	23	360	20	540
» Stationskarlar . . . . . }	23	360	20	540
» Kuskar . . . . . }	23	360	20	540
» Förrådsdrängar . . . . . }	24	300	22	420
» Ban-, bro- och grindvakter . . . . . }	24	300	22	420
egande Styrelsen att tillägga högst 15 R:dr i månaden under seglationstid för vakter vid rörliga broar samt att för be- vakning af grindar anställa personer med lägre arfvoden.				
» Kontorsvakter . . . . . }	25	240	22	420
» Notisbärare . . . . . }	25	240	22	420
» Telegrafbud . . . . . }	25	240	22	420

d) Embets- och tjänstemän samt betjente vid distrikten, hvilka ej erhålla bostad med vedbrand in natura i jernvägens egna eller för ändamålet



ändamålet hyrda lokaler, äro berättigade till inqvarteringsersättning, som beräknas till 20 procent af årliga arfvodet, tjänstgöringspenningar inberäknade för dem, som äro stationerade i Stockholm, Göteborg och Malmö, 15 procent i annan stad eller köping och 10 procent vid station på landet.

e) För sådane embets- och tjänstemän *vid distrikten*, hvilkas befattningar äro förenade med oftare förekommande tjänsteresor eller kommanderingar inom eget distrikt, utgår traktamentsersättning med belopp, som af Kongl. Maj:t bestämmes, och hvilket icke må öfverstiga det, som i gällande resereglemente är stadgadt. För tjänsteman, som har linieförvaltningens permanenta öfvervakande åt sig uppdraget, kan, med iakttagande häraf, godtgörelse för tjänsteresor inom distriktet af Kongl. Maj:t bestämmas till viss årlig summa.

f) Provisioner, felräkningspenningar eller premier tillkomma:

*Styrelsens hufvudkassör* med 500 R:dr om året;

*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;

*Distriktskassörer* med ett af Styrelsen bestämdt årligt belopp, dock ej öfver 500 Riksdaler för hvardera.

*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, bestämma, om anmärkningsprocenten skall i sin helhet eller endast till en del af den felande betalas;

*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 bestämma; och

*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.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas vederbörande Utskott; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

C A R L.

*Axel Adlercreutz.*

*Utdrag af Protokollet öfver Civil-ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Stats-Rådet å Stockholms Slott den 26 Februari 1869.*

Närvarande:

Hans Excellens, Herr Justitie-statsministern, Friherre *De Geer*,  
 Hans Excellens, Herr Statsministern för Utrikes ärendena, Grefve  
*Wachtmeister*,  
 Statsråden: Friherre *af Ugglas*,  
*Bredberg*,  
*Thulstrup*,  
*Carlson*,  
*von Ehrenheim*,  
*Abelin*,  
*Berg* och  
*Adlercreutz*.

Departementschefen, Statsrådet Adlercreutz hemställde i underdånighet, att Kongl. Maj:t nu täcktes till Riksdagen aflåta nådig Proposition angående vissa grunder för förvaltningen af Statens jernvägs- trafik och särskildt för den dervid anställda personals aflöning; Och yttrade Departementschefen dervid:

»När Eders Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition till innevarande Riksdag angående Statsverkets tillstånd och behof gjorde framställning om ett förslagsanslag af 4,300,000 R:dr för bestridandet af 1870 års omkostnader vid Statens jernvägstrafik, åtföljdes denna framställning af en i Statsråds-protokollet öfver Civil-ärenden för den 5 sistlidne Januari upptagen erinran om ändamålsenligheten deraf, att vissa grunder för trafikförvaltningen och särskildt för aflöningen af den vid trafiken anställda personal blefve bestämda».

»Af den oeftergifliga fordran, som med skäl ställes å hvarje förvaltning af jernvägstrafik, att den skall så mycket som möjligt foga sig efter de omvexlande behofven hos den rörelse och de allmänna intres-

sen, den har att tillgodose, följer jemväl att, förutom den för all förvaltning af allmänna medel gemensamt gällande regeln om iakttagande af den sparsamhet och den hushållning, som låta sig förena med behörigt afseende å de ändamål, för hvilka den har att verka, de grunder, som på förhand kunna för förvaltningen af jernvägstrafiken fastställas, hufvudsakligen måste inskränkas till organisationen af Styrelsen jemte villkoren för tjenstemännens anställning och desses aflöning».

»Härutöfver anser jag dock det vara lämpligt och med god ordning öfverensstämmande, att stadganden meddelas för den ej sällan inträffande händelse, att, till följd af en växande trafik eller i öfrigt förändrade förhållanden, behof af nya anläggningar och byggnader uppstår. Då fråga är om sådan af större omfattning, såsom ny station, ny reparationsverkstad eller dubbelspår mellan två stationer, synes afgörandet deraf böra, och i allmänhet äfven kunna, utan synnerlig olägenhet af tidsutdrägt till Riksdagen öfverlemnas. Enahanda är förhållandet med de villkor i afseende å kostnaden, under hvilka bibana, som af enskilda härefter anlägges, må till Statens bana anslutas. Är åter fråga endast om utvidgning af redan befintlig anläggning eller byggnad, eller om utförande af ny sådan utaf mindre betydighet, såsom ordnande af hållplats, mötesplats eller dylikt, torde det vara nödigt att hos förvaltningen finnes frihet att foga sig efter rörelsens kraf, på det att icke en hämmande inverkan derå skall förspörjas».

Härefter redogjorde Departementschefen för innehållet af dels 21:a punkten af Riksdagens underdåniga skrifvelse den 13 Maj 1868 angående Statens jernvägstrafik, dels ock Styrelsens för nämnda trafik den 31 sistlidne December afgifna underdåniga utlåtande i anledning af hvad Riksdagen uti berörda skrifvelse anført och hemställt beträffande distriktchefsembetens inrättande och ifrågakädda inskränknningar i antalet af tjenstemän och beloppet af deras löneförmåner.

---

Uppå Stats-Rådets underdåniga tillstyrkande behagade Hans Maj:st Konungen i nåder förordna att nådig Proposition i ämnet, sådan den finnes detta protokoll bilagd, skulle till Riksdagen afgå.

Ex Protocollo  
*Otto W. Seippel.*