

**N:o 154.**

Af herr **A. Hedin**, med anledning af Kongl. Maj:ts proposition  
angående lönereglering för personalen vid statens jern-  
vägar.

I en föregående motion har jag anhållit, att Riksdagen måtte afslå Kongl. Maj:ts nämnda proposition, men förbehållit mig att äfven framställa det alternativförslaget, att Riksdagen måtte i väsentliga delar omarbета Kongl. Maj:ts proposition, derest förhandenvarande material och Riksdagens, i främsta rummet statsutskottets, tid skulle tillåta genomförandet af en så vidlyftig och vansklig uppgift.

En af de väsentligaste anmärkningarna — jemte de i min föregående motion anförda — mot Kongl. Maj:ts förslag är i min tanke, att det tagit allt för ringa hänsyn till den stora betjentepersonalens billiga anspråk. Inledningsvis och för att angifva en allmän synpunkt, hvarifrån jag anser den frågan böra betraktas, anhåller jag att få här upprepa några betraktelser, som jag förlidet år, då frågan om postvaktbetjentes löneförhållanden förevar i Andra Kammaren, tillät mig att anföra. Mot den jämförelse, som en talare anställt, mellan den aflöning, staten består åt den underordnade personalen i dess tjänst, och arbetarnes

inom den »fria», hvarmed väl afsågs den privata, yrkesverksamheten, erinrade jag följande:

»Man får ej drifva den jämförelsen mycket långt, ty säkerligen kan det icke vara välbetänkt, om de som hafva att i främsta hand tillse, huru de låt vara underordnade organen för statens verksamhet skola anskaffas, sökte att få sina underordnade arbetare till det af konjunkturerna beroende lägsta möjliga pris. Ett sådant förfarande skulle för öfrigt ha en motsvarighet, som icke bör lemnas alldeles ur sigte, nemligen den, att, om staten skulle i likhet med privata industriidkare söka nedtrycka aflöningen så mycket som möjligt och som konjunkturerna kunna det medgifva, staten naturligtvis finge liksom andra arbetsgifvare vara beredd, att vid förändrade konjukturer den möttes, såsom arbetsgifvare inom den privata industrien, utaf strejk. Och hvad detta vill säga inom en statsförvaltningsgren, såsom t. ex. tullverket eller postverket, för att icke tala om jernvägsadministrationen, är onödigt att utmåla. Jag skall blott be att få erinra om det, såsom jag antager, välbekanta faktum, att för 19 år sedan i ett annat land en ganska liten, åtminstone jämförelsevis mellan det landet och vårt ganska liten, jernvägsstrejk var alldeles tillräcklig att från morgon till qväll decidera en stor politisk omkastning. Jag skall också erinra om en fråga, som för närvarande står på dagordningen i ett annat land, nemligen frågan om strejkrätt för den vid jernvägen anställda personal, samt hvilka olika meningar och, man kan väl äfven säga, hvilka lidelser den frågan har väckt. Denna sida af saken är motsvarigheten till den möjliga tanken, att staten skulle vid bestämmandet utaf aflöningsvilkoren för sina tjenare i de lägre graderna intaga samma ställning som arbetsgifvarne inom den privata industrien.»

Om man, såsom jag vågar antaga, ganska allmänt erkänt giltigheten af dessa betraktelser, om de vidare, på grund af de skäl jag i min föregående motion anført, måste ega en med ärendets yttre *omfattning* växande betydelse, när frågan gäller statsbanetrafikens betjente-personal, som, ordinarie och extra sammanräknade, förmodligen uppgår till ett antal af 10,000, så torde ordnandet af denna personals legala och ekonomiska ställning vara viktigare än någon af de frågor om reglering af löneförmåner och dermed sammanhängande rättslig ställning i öfrigt för större eller mindre corpser af statstjenare, som sedan ett tjugutal år tagit i anspråk en så betydlig del af Riksdagens kortvariga arbetstid.

Jag väcker denna motion, i främsta rummet för att göra Riksdagen bekant med betjente-personalens önskningar och de skäl, på hvilka den sjelf stöder dem. Till motivering af det förslag, jag går att rörande denna personals aflöning framställa, tillåter jag mig sålunda att åberopa följande till motionen fogade handlingar:

*Bil. A.)* En af svenska statsbanebetjeningens understödsförenings \*) förtroendemän, på grund af föreningens vid årsmöte lemnade uppdrag, utarbetad framställning i ämnet.

*Bil. B.)* En petition till Kongl. Maj:t från stationskärnarne vid Sveriges statsbanor.

*Bil. C.)* En till Riksdagens ledamöter adresserad skrift från 180 kontorsbiträden vid Sveriges statsbanor.

*Bil. D.)* En af centralstyrelsen för statsbanornas lokomotiv- och eldareförening, på uppdrag af föreningen, till jernvägsstyrelsen ingifven petition, för hvilken föreningen anhåller att få påkalla herrar riksdagsmäns uppmärksamhet.

Det är under hänvisning till den i dessa skrifter förebragta utredning, som jag, alternativt mot min föregående motion om afslag å Kongl. Maj:ts proposition, föreslår,

1) att Riksdagen åt nedan nämnda klasser af betjente vid statens jernvägar måtte bevilja den lägsta och den högsta aflöning, som utvisas af *kol. 5 och 6 i följande tablå* (i hvilken, för jemförelses skull, äfven äro upptagna, i kol. 1 och 2, nuvarande aflöningsbelopp samt, i kol. 3 och 4, de af Kongl. Maj:t föreslagna):

\*) Antalet ledamöter i nämnda förening uppgick den 31 mars 1896 till 2,845.

Befattningarnes namn enligt Kongl. Maj:ts proposition	1	2	3	4	5	6
	Nuvarande aflöning enligt aflöningsregl. eller särskild föreskrift		I Kongl. Maj:ts proposition föreslagna aflöning		I motionen föreslagna aflöning	
	lägsta	högsta	lägsta	högsta	lägsta	högsta
<i>Vid styrelsen:</i>						
Manligt kontorsbiträde .....	<sup>1)</sup> 600	1,080	600	1,200	720	1,200
Vaktmästare .....	540	900	780	900	—	—
<i>Vid distrikten:</i>						
Lokomotivmästare .....	<sup>2)</sup> 1,800	3,000	1,200	2,400	—	—
Vagnmästare .....	720	3,000				
Lokomotivförare .....	960	1,800	960	1,800	1,080	1,800
Öfverbanmästare .....	<sup>1)</sup> 720	1,500	900	1,800	1,200	2,100
Öfverkonduktör och konduktör .....	720	1,500	840	1,500	900	1,500
Stationsmästare å 6 kl. station .....	<sup>3)</sup> 720	1,500	960	1,200	900	1,500
Trädgårdsmästare .....	<sup>1)</sup> —	—	840	1,200	—	—
Maskinist .....	<sup>1)</sup> —	—				
Materialvakt .....	600	900	840	1,080	900	1,200
Vagnförman .....	600	1,080				
Banmästare .....	600	900	780	1,080	900	1,500
Eldare .....	<sup>4)</sup> 720	1,080	720	1,080	780	1,080
Manligt kontorsbiträde .....	<sup>1)</sup> 600	1,080	600	1,080	720	1,200
Stationsmästare å 7 kl. station .....	<sup>3)</sup> 720	1,500	780	960	900	1,500
Packmästare .....	600	900	720	960	—	—
Stationskarlsförman .....	240	900	660	960	840	1,200
Portvakt vid I klass station eller verkstad .....	600	960	660	960	—	—
Qvinligt kontorsbiträde .....	<sup>1)</sup> —	—	540	840	—	—
Vagnsmörjare .....	<sup>5)</sup> 240	660	540	780	600	900
Portvakt .....	240	900	540	720	600	840
Lokomotivputsare .....	240	720				
Vagnputsare .....	240	720				
Pumpare .....	240	720				
Kolvakt .....	240	720	480	660	600	900
Stationskarl .....	<sup>6)</sup> 240	660				
Banvakt .....	<sup>7)</sup> 240	540	480	600	600	780
Kontorsvakt .....	240	600	480	600	—	—
Notisbärare .....	<sup>8)</sup> 240	540	420	540	—	—

<sup>1)</sup> Ej upptagna i nu gällande aflöningsreglemente. <sup>2)</sup> Nuvarande titel: lokomotivförareförman.

<sup>3)</sup> Hittills äro mästartestationerna ej indelade i klasser.

<sup>4)</sup> I nu gällande aflöningsreglemente finnes äfven eldarelärling upptagen.

<sup>5)</sup> I nu gällande aflöningsreglemente finnas äfven bromsare upptagna.

<sup>6)</sup> I nu gällande aflöningsregl. finnas äfven signalkarl, spårveklare, kusk och förrädsdräng upptagna.

<sup>7)</sup> I nu gällande aflöningsreglemente finnas äfven bro- och grindvakt upptagna, samt eger styrelsen att tillägga högst 20 kronor i månaden under seglationstiden för vakt vid rörliga broar samt att för bevakning af grindar anställa personer med lägre arfvoden.

<sup>8)</sup> I nu gällande aflöningsreglemente finnas äfven telegrafbud upptagna.

*Anm.* I ofvanstående jämförelsetabla och regleringsförslag hafva ej upptagits qvinligt kontorsbiträde vid styrelsen och kontorsvakt vid styrelsen, emedan dessa befattningar hittills ej finnas, och man således saknat grund för bedömande af lämpliga aflöningsbelopp.

Hvad jag i föregående motion anmärkt med anledning af den kongl. propositionens punkt I, att nemligen Riksdagen anmodas att ikläda sig medansvarighet för en magtutöfning, som Kongl. Maj:t gentemot Riksdagen behåller för sig allena, men tillika förbehåller sig att i nästan obegränsad utsträckning uppdraga åt den inför Riksdagen oansvariga jernvägsstyrelsen, det gäller äfven om propositionen i öfrigt. Genom dess antagande skulle således Riksdagen sjelf, i fråga om en stor förvaltningsgren, icke blott negativt, genom efterlåtenhet — såsom hittills blott allt för ofta skett — utan positivt, direkt och uttryckligt, omintetgöra det konstitutionella ansvar, som grundlagen velat lägga i representationens hand att utkräfvä af Konungens rådgifvare. Ännu aldrig har af Riksdagen begärts samtycke till en lönestat, der det, såsom här, öfverlemnas åt Kongl. Maj:t eller åt jernvägsstyrelsen att af ett i de allmännaste ordalag uttryckt medgifvande från Riksdagens sida göra hvad man behagar. Jag hänvisar till punkterna X—XIV och det närmast derefter följande förslaget, att Kongl. Maj:t skall ega att, enligt en hittills säkerligen exempellös formulering, afgöra om tillämpningen af de föreslagna bestämmelserna.

Deremot erbjuder förslaget ej Riksdagen någon garanti mot något af äfven de värsta missbruk, som förekommit och ännu förekomma. Jag skall nämna ett exempel.

Väl stadgas i punkt X, 1:o om *jernvägsstyrelsens* rätt att bevilja förmånen af fri bostad för tjenstemän och betjente *vid distrikten*. Men det är alldeles påtagligt, att Kongl. Maj:t ej härmed afhänder sig sin sjelftagna rätt att åt generaldirektör, öfverdirektörer m. fl. upplåta boställsvåningar — detta utan något tjenstens behof, utan möjlighet att förebära billigheten af en sådan in natura-förbättring af otillräcklig lön, deremot till stort men för den trafikerande allmänheten, i ty att man till förhyrda lokaler på längre eller kortare afstånd från stationen förvisat expeditioner, i stället för att inrymma dem i byggnader, hvartill Riksdagen för sådant ändamål beviljat penningar. Historien om annexet i Stockholm och det nya stationshuset i Malmö vittnar om det trotsigaste förakt för Riksdagens både rätt och önskningsar.

Jag tillåter mig att uttala den önskan, att statsutskottet behagade åt denna fråga egna sin uppmärksamhet, och för samma ändamål påpekar jag följande:

I punkt X, 1:o heter det, att fri bostad beviljas åt, bland andra, »betjente af *lägre grad än* vid banafdelningen: banmästare, vid maskinafdelningen: eldare, vid trafikafdelningen: kontorsbiträde». Denna föreskrift lär vara föga begriplig för dem, som ej känna den rangrulla

för jernvägstrafikens betjente, som här synes vara förutsatt, alldenstund ej några *andra*, medelst offentliga handlingar kända påbud finnas, som stadga om ordningsföljden af högre och lägre grader inom statsjernvägarnes betjentecorps. Skulle ej heller någon speciel sådan rang- eller grad-ordning finnas, då är föreskriftens tillämpning uppenbarligen öfverlemnad åt jernvägsstyrelsens helt och hållet obundna godtycke.

Bestämmelsen om felräkningspenningar i XI, 1:o d) är, enligt hvad jag erfarit, föremål för olika uppfattningar, i det uttrycket »ej må för *någon* öfverstiga» möjligen kan uttydas såsom »för någon *tjensteman*», hvadan det lärer böra rättas till »ej må för någon *expedition* öfverstiga» o. s. v.

Beträffande det å sid. 12 förekommande förslaget, att Riksdagen må medgifva Kongl. Maj:t rätt att afgöra, hvilka »aflöningsformer», såsom varande »för personalen af jemförelsevis mindre vikt», må omedelbart tillämpas, det vill säga *tjenstemän och betjente påtvingas*, och hvilka skola anses vara för personalen viktiga — något som löntagaren väl torde få anses ensam vara rätte mannen att bedöma — så är detta en ny princip, för hvilkens tillämpning Riksdagen synes mig sakna all anledning att, genom bifall till detta oväntade förslag, ikläda sig ansvar,

2) föreslår jag, på här nedan i korthet anförda skäl:

*att* Riksdagen ej beviljar den af Kongl. Maj:t för generaldirektören äskade löneförhöjning, såsom motiv för hvilket förslag jag endast åberopar, att ingen hittillsvarande erfarenhet rättfärdigar förhöjningen, och att, *om* en gång platsen skulle blifva besatt med en person, hvilkens förtjenstfulla chefsverksamhet påkallade en ökning af lönen, Riksdagen utan tvifvel skulle finnas benägen att bevilja ett *personligt* lönetillägg;

*att* Riksdagen ej beviljar den af Kongl. Maj:t ifrågasatta löneförhöjningen för öfverdirektörerna, hvilkas arbete och ansvar ju skola *minska*s genom den s. k. decentraliseringen;

*att* Riksdagen ej beviljar de för sju byrådirektörer begärda löneanslag, hvilket yrkande föranledes deraf att, om de n. v. öfverdirektörsassistent-befattningarna af åtminstone ett mycket stort antal med förhållandena inom jernvägsstyrelsen förtrogna personer betraktas såsom alldeles obehöfliga, det naturligtvis är så mycket mindre rimligt att öka dessa, under

nytt namn förklädda, sysslors antal och aflöning, på samma gång som man genom den tillämnade »decentralisationen» skall minska centralförvaltningens göromål;

*att* Riksdagen, i stället för den åt en telegrafdirektör föreslagna lön, beviljar för en telegrafingeniör samma aflöningsförmåner som för byråingeniör, hvilket synes vara fullt tillräckligt för en tjänsteman som — oafsedt betydelselösa inspektionsresor — blott har att bestyra en reparationsverkstad, under det alla arbeten å linierna besörjas af banafdelningen;

*att* Riksdagen såsom löneregleringsvilkor stadgar förbud mot förening af tjänst vid statsjernvägarne med befattning vid enskild jernväg — för hvilket yrkande skälet torde vara sjelffallet;

*att* Riksdagen afslår Kongl. Maj:ts förslag om en särskild pensionsrätt för jernvägsstyrelsens chef, enär det, i stället för fastställande af en sådan rätt, enligt hvad det vill synas, på grund endast af ett tillfälligt personligt motiv — Riksdagen har, som bekant, år 1894 afslagit den af Kongl. Maj:t begärda pensionen för nuvarande generaldirektören — torde vara vida lämpligare att, der skälig pension ej kan från jernvägsstatens pensionsinrättning tillkomma afgående generaldirektör, Riksdagen blifver i tillfälle att i hvarje särskildt fall pröfva framställning från Kongl. Maj:t om fyllnadspension från allmänna indragningsstaten.

Stockholm den 23 januari 1897.

*A. Hedin.*

*Bil. A.*

Till Riksdagens herrar ledamöter!

Sedan Kongl. Maj:t till Riksdagen aflåtit nådig proposition angående lönereglern för personalen vid statens jernvägar tillåta vi — hvilka å svenska statsbanebetjenings understödsförenings årsmöte den 10—11 juli 1896 utsetts att med anledning af det väntade förslaget till ny lönereglern för jernvägspersonalen framföra personalens egna önsknings i ärendet till vederbörande myndigheter — oss vördsammast att i det ämne propositionen omhandlar göra följande framställning.

Med stor tacksamhet skall af jernvägspersonalen mottagas under rättelsen, att Kongl. Maj:t i fråga om tjenstetillsättningen föreslagit, att tjenstemän och betjente vid statens jernvägar skola tillsättas genom konstitutorial och sålunda vinna en fastare form för sin anställning än nu är fallet.

Jemväl skall med synnerlig tacksamhet erfaras, att Kongl. Maj:t velat i det väsentliga bibehålla vissa af de naturaförmåner, som hittills tillagts personalen, åt densamma, oaktadt ganska genomgripande förslag i annan rigtning förelegat.

Då vi likväl anse oss böra framföra vissa erinringar emot den nådiga propositionens stadganden i ämnet, så sker detta därför, att propositionen vid bestämmandet af löneförmånerna efter vår mening i flera afseenden stannar ett icke ringa stycke under hvad en rättvis uppskattning af jernvägspersonalens ansvarsfulla kall och trägna arbete säkerligen borde betinga.

Vi skola då först tillåta oss att beträffande tillämpningen af aflöningssystemet med arfvoden efter klass framhålla ett synnerligen djupt känt önskemål, hvilket, oaktadt enträgna framställningar derom icke saknats, af Kongl. Maj:t lemnats utan afseende.

1893 års jernvägskomité har, på samma gång den förordat bibehållande af det nuvarande systemet af s. k. föränderligt arfvode eller arfvode efter löneklass, upptagit till behandling frågan om inflytande i aflöningsreglementet af sådana bestämmelser angående dess tillämpning, att personalen måtte efter ett bestämdt antal år af oförvitlig tjenstgöring komma i successivt åtnjutande af de i reglementet för respektive tjenste-



grader fastställda löneklasser — hvilket är just det önskemål, hvars vikt för personalen vi här vilja ännu en gång kraftigt betona.

Komitén yttrar härom (betänkandet sid. 220) följande: »Att en dylik önskan råder, torde bero på föreställningen, att uppflyttningarna i löneklasser, då uttryckliga bestämmelser angående grunderna härför saknas, lätt kunna blifva beroende på vederbörandes godtycke, hvilken föreställning måhända i viss mån underhålles deraf, att olika grunder i detta hänseende i verkligheten tillämpas med afseende å olika befattningar. Komitén, som icke kunnat undgå att finna önskvärdt, det bestämdare föreskrifter uti ifrågavarande hänseende meddelas, har jemväl varit betänkt på att efter finskt mönster föreslå intagandet i aflöningsreglementet af bestämmelse, att innehafvare af föränderligt arfvode skulle i allmänhet vara berättigad att efter visst antal år uppflyttas i närmast högre klass. Men då behof af sådan uppflyttning i sjelfva verket icke i lika grad förefinnes för alla med föränderligt arfvode aflönade kategorier, och då vid sådant förhållande meddelandet af ett dylikt generellt stadgande skulle medföra orättvisor och på samma gång, enär löneförhöjning i vissa fall komme att ega rum utan grundad anledning, blifva i ekonomiskt hänseende för jernvägen betungande, medan å andra sidan intagandet i aflöningsreglementet af detaljerade bestämmelser, som toge hänsyn till alla de särskilda omständigheter, hvilka för olika grupper af personalen påkallade olika stadganden i detta hänseende, skulle blifva allt för omständligt, har komitén i stället i instruktionsförslaget föreslagit ett stadgande, som förutsätter, att styrelsen skall genom formligt beslut fastslå de grunder för uppflyttning i löneklasser, styrelsen finner för de särskilda befattningarna böra i allmänhet tillämpas. Om sedermera dessa grunder — såsom komitén förutsätter — för personalen bekantgöras, synas förhållandena uti ifrågavarande hänseende vara på ett jemväl för personalen tillfredsställande sätt ordnade.»

Hvad komitén sålunda anfört, vilja vi tillåta oss att något närmare skärskåda, och göra då början med att framhålla, hurusom komitén ingalunda synes hafva fullt uppfattat anledningarna till det missnöje, som råder med de nuvarande bestämmelserna.

Då komitén sålunda såsom enda grund för detta missnöje angifver föreställningen, att uppflyttningarna i löneklasser lätt kunna blifva beroende af vederbörandes godtycke, så är detta icke riktigt. Antydda omständighet må utgöra en af anledningarna till missbelåtenheten. Men det finnes andra och ännu mera påtagliga sådana.

Om aflöningsformen för en viss kategori af statstjenare är be-

stämd till vissa olika löneklasser med möjlighet af uppflyttning från den ena till den andra, så torde deraf följa, att de till denna kategori hörande statstjenare böra ega påräkna att åtminstone i allmänhet *kunna* genom successiva uppflyttningar hinna den högsta klassen med deraf direkt eller indirekt följande förmåner. Men om det skulle visa sig, att det faktiska förhållandet är alldeles motsatt, att, till följd af omständigheter, hvilka nästan undantagslöst äro för handen och hvilka äro alldeles oberoende af ifrågavarande statstjenare sjelfva, dessa i allmänhet alls icke hafva utsigt att nå denna löneklass, så synes det vara en temligen meningslös och snarare skadlig än gagnelig åtgärd att förespegla dem en sådan utsigt. En förmån, som hägrar, om ock i fjerran, kan utgöra en kraftig sporre till nit och driftighet i tjensten. Men skulle den hägra i ett sådant fjerran, att den alltmera antager gestalten af något oupphinneligt, kan den missträckningens bitterhet, som framkallas af gäckade förhoppningar, verka i alldeles motsatt riktning.

Nu är emellertid förhållandet, såsom här nedan skall visas, just det, att vissa kategorier af jernvägsbetjente, hvilka på papperet haft sig möjlighet tillagd att slutligen nå en viss löneklass, nästan aldrig hinna denna.

Hvad först angår maskinafdelningen, så är det ett faktum, att lokomotivförarne, hvilkas aflöning nu är bestämd till minst 13:de klassen med 960 och högst 9:de klassen med 1,800 kronor, för närvarande nästan undantagslöst stanna nedom den högsta klassen.

Om de — efter att hafva tjenstgjort som eldareelever 3 à 4 år och såsom eldare 12 à 16 år — uppnått 1,080 kronors arfvode, få de, när de blifva förare, 1,200 kronor. Men derefter få de vänta c:a sex år för att hinna nästa löneklass eller 1,500 kronor och ytterligare *nio* år för att nå den högsta eller 1,800 kronor. Men så länge kan i de allra flesta fall deras fysik icke uthärda det svåra yrket.

Beträffande betjente å trafikafdelningen råder i viss mån samma förhållande, åtminstone i fråga om konduktörer. Om en packmästare blifvit konduktör t. ex. vid 45 års ålder, får han, om han som packmästare hunnit till 900 kronor, såsom konduktör 960 kronor. Efter två år erhåller han ökning med 120 kronor, efter ytterligare 5 år 120 kronor och efter ännu 5 eller 6 år 300 kronor dertill, så att han är uppe i sin högsta löneklass 1,500 kronor. Men för att erhålla pension efter denna klass, måste han hafva tjenstgjort i densamma i 5 år. Och dertill hinner han i allmänhet icke.

Det anförda må vara nog för att visa, att jernvägspersonalens åstundan efter fastställande i reglementet af bestämda principer för upp-

flyttningen till högre löneklass har bland andra det viktiga skälet, att personalen genom erfarenhet funnit det nuvarande systemet leda till, att den högsta löneklassen för vissa kategorier är till, snart sagdt, blott på papperet, blott som en möjlighet, hvilken sällan eller aldrig blifver verklighet.

Det skall emellertid härmed icke vara förnekadt, att systemet medför jemväl den af komitén antydda olägenheten, att uppflyttning understundom för den ene dröjer ett eller par år längre än för den andre utan att något som helst skäl för en sådan olikhet kan utrönas. Huruvida olikheten åter beror på »vederbörandes godtycke», såsom komitén uttryckt sig, eller huruvida den i de särskilda fallen föranledes af verkliga, men icke tillkännagifna skäl, tilltro vi oss naturligen icke att afgöra. Detta torde också i viss mån vara ligkiltigt, alldenstund effekten i allt fall måste blifva enahanda: att skapa en lättförklarlig missbelåtenhet och att minska intresset för tjensten hos den, som utan *synbara* skäl blifvit tillbakasatt.

Emellertid har nu komitén, utgående från angifna förutsättningar, velat söka tillskapa en bättre sakernas ordning genom att i förslaget till instruktion för kongl. jernvägsstyrelsen föreslå ett stadgande, så lydande:

## »§ 20.

I plenum skola följande ärenden handläggas:

frågor om fastställande af eller ändring i arbetsordning för styrelsen eller distriktsförvaltningarna, instruktion eller tjenstgöringsreglemente för underlydande personal samt de allmänna grunder, enligt hvilka uppflyttning af personal i löneklass må ega rum;

Komitén anser detta stadgande förutsätta, att styrelsen skall genom formligt beslut fastslå de grunder för uppflyttning i löneklasser, styrelsen finner för de särskilda befattningarna böra i allmänhet tillämpas. Och komitén tillägger, att om sedermera dessa grunder — såsom komitén förutsätter — för personalen bekantgöras, synas förhållandena uti ifrågavarande hänseende vara på ett jemväl för personalen tillfredsställande sätt ordnade.

Det behöfver icke sägas, att vi äro tacksamma för den uppmärksamhet, komitén egnat den för oss så utomordentligt betydelsefulla frågan. Men vi måste framhålla, att den lösning, komitén trott sig finna

uti nyss berörda instruktionsbestämmelse, alldeles icke förefaller oss tillfredsställande.

För det första kunna vi icke finna, att verkligen, såsom komitén yttrat, bestämmelsen förutsätter, att »styrelsen *skall* genom formligt beslut fastslå» de allmänna grunderna för uppflyttningen. Så vidt vi förstå, kan icke ett rent formelt stadgande af innehåll, att behandlingen af vissa ärenden bör ske på visst sätt eller under vissa former ega den imperativa betydelsen att ålägga styrelsen att af eget initiativ upptaga till behandling sådana ärenden och än mindre att i dem fatta sådant positivt beslut, som komitén förutsätter. Jernvägsstyrelsen skulle med andra ord tro vi icke af denna formella föreskrift vara förhindrad vare sig att underlåta att alls upptaga frågan eller att, om den upptoges, stanna vid beslut att tills vidare icke fastställa några allmänna grunder för uppflyttningen. Ett åläggande att fastställa sådana grunder måste tydligen genom en positiv bestämmelse uttryckligen fastslås.

Men vidare är ju klart, att ett dylikt beslut alldeles icke har den normerande betydelse för personalens ställning, som ett stadgande i lönereglementet. Ty beslutet kan ju när som helst ändras genom ett nytt beslut och kan aldrig fastställa en förblifvande rättighet för personalen i samma mening som en reglementsbestämmelse.

De af komitén andragna skäl emot en föreskrift af reglementes natur äro dels, att då behof af uppflyttning icke i lika grad förefinnas för alla med föränderligt arfvode aflönade kategorier, skulle ett generelt stadgande om uppflyttning efter vissa år medföra orättvisor och på samma gång, när löneförhöjning i vissa fall komme att ega rum utan grundad anledning, blifva i ekonomiskt hänseende för jernvägen betungande, och dels att intagandet i aflöningsreglementet af detaljerade bestämmelser, som toge hänsyn till alla de särskilda omständigheter, hvilka för olika grupper af personalen påkallade olika stadganden i detta hänseende, skulle blifva allt för omständligt.

För vår del tillåta vi oss att på det enträgnaste framhålla, huru just ett generelt stadgande om uppflyttning efter vissa år är det enda, som skulle vara verkligt tillfredsställande, då det är enda medlet att gifva visshet om, att träget och oförvitligt arbete skall leda till förvärfvande af större förmåner, och det just är denna visshet, som personalen så ifrigt önskar. Och tillika må erinras, att komitén vid sitt försök att gendrifva möjligheten af ett sådant generelt stadgande icke framställt några som helst exempel på de förhållanden emellan olika tjänster, som enligt komiténs förmenande skulle göra ett sådant stadgande så olämpligt.

Skulle det emellertid kunna visas — hvilket, som sagdt, ännu icke är gjordt — att så stor olikhet råder mellan olika kategorier af betjente, att allenast vissa af dem men icke andra borde hugnas med vissheten att en gång kunna vinna de förbättringar i vilkor, som likväl såsom möjlighet ställes i utsigt för alla, då måste vi enständigt framhålla, att en utredning härom för visso bör föregå antagandet af lönereglementet, och de bestämmelser, som deraf blifva en följd, intagas i detta. Att bestämmelserna kunde komma att blifva något detaljerade, kan nemligen, efter hvad vi våga hålla före, icke anses såsom en så betydande olägenhet, att den säkerhet i fråga om ekonomisk ställning, som är personalens säkerligen icke oberättigade önskan, måste offras.

Såsom resultat af det sagda drista vi sålunda såsom den här ifrågavarande jernvägspersonalens vördsamma, enträgna och som vi tro välgrundade önskan framhålla,

att sådan föreskrift måtte intagas i bestämmelserna om grunderna för jernvägspersonalens aflöning, att alla betjente inom viss kategori efter väl vitsordad tjenstgöring ega att efter vissa år uppflyttas i högre klass, och att sammanlagda antalet tjenstår, som vid oförvitlig tjenstgöring borde förflyta ifrån inträdet i lägsta löneklassen inom viss kategori och till uppnåendet af den högsta, i allmänhet ej måtte öfverstiga femton.

\* \* \*

Hvad vidare angår sjelfva aflöningens storlek, nödgas vi framhålla, att densamma på flera punkter icke synes oss motsvara hvad som kan anses skäligen motsvara det arbete och det ansvar, som äro förenade med jernvägstjensten.

För att gifva en öfverskådlig bild af personalens önskningar i afseende å aflöningen och på samma gång förhållandet mellan de nuvarande aflöningarna, de i den nådiga propositionen föreslagna och de af personalen åstundade, meddela vi till en början följande tabellariska öfversigt:

Befattning.	N:o 1.		N:o 2.		N:o 3.	
	Nuvarande arfvode.		I Kongl. Maj:ts nåd. proposition föreslaget arfvode.		Önskad arfvode.	
	lägsta.	högsta.	lägsta.	högsta.	lägsta.	högsta.
Vagnförmän .....	600	1,080	840	1,080	900	1,200
Öfverbanmästare .....	720	1,500	900	1,800	1,200	2,100
Lokomotivförare å 6 kl. stationer .....	960	1,800	960	1,800	1,080	1,800
Stationsmästare .....	720	1,500	960	1,200	900	1,500
Konduktörer .....	720	1,500	840	1,500	900	1,500
Banmästare å 7:de kl. sta- tioner .....	600	900	780	1,080	900	1,500
Stationsmästare .....	720	1,500	780	960	900	1,500
Stationskarlsförmän .....	240	900	660	960	840	1,200
Lokomotiveldare .....	720	1,080	720	1,080	780	1,080
Vagnsmörjare .....	240	660	540	780	600	900
Banvakt .....	240	540	480	600	600	780
Vagnputsare, pumpare, kol- vakt .....	240	720	540	720	660	840

Följande möjligast kortfattade motiveringar må stödja siffrorna i tredje kolumnen af denna öfversigt.

*Vagnförmännen* hemställa om samma löneförmåner som lokomotivförareförmän, emedan de förres tjenstgöring måste anses vara lika arbetsam, lika vidtomfattande och lika ansvarsfull som de sistnämndes. Denna begäran synes ock desto mera berättigad, som en del vagnförmän haft och hafva att sköta lokomotivförareförmäns platser.

*Öfverbanmästarne* hemställa, under erinran om att de på ett vak-samt sätt måste biträda baningeniörerna vid bansektionernas skötsel, såväl i expeditionen som å linien samt ofta på egen hand och risk handhafva ansvarsfulla förrättningar, att deras aflöning måtte få begynna med 1,200 kronor och stiga till 2,100 kronor. Då öfverbanmästarne redan nu under en lång följd af år tillsatts med 1,080 å 1,200 kronor, synes det särskildt obilligt att fastställa löneminimum för dem till 900 kronor, hvilket faktiskt skulle utgöra en betydande ned-sättning.

*Lokomotivförarne* åstunda allenast en höjning af deras lägsta löneklass från 960 kronor till 1,080 kronor och åberopa såsom skäl för en sådan höjning ej mindre tjenstens synnerligen viktiga, ansvarsfulla och utslitande beskaffenhet än äfven det förhållande, att densamma uppnås först efter en lång föregående verksamhet i jernvägstjensten.

*Stationsmästarne* våga framhålla sin önskan, att aflöningen för dem må fastställas: för sådana, som hafva post om hand, till lägst 900 kronor och för de öfriga till lägst 1,080 kronor samt för båda slagen högst 1,500 kronor, och erinra de dervid, att tjenstens art ingalunda gifver skäl för en så pass låg aflöning som den nådiga propositionen innehåller.

*Konduktörerna* önska allenast den obetydliga höjningen af aflöningsminimum från 840 kronor till 900 kronor, under hvilket sistnämnda aflöningsbelopp de icke anse sig kunna något så när anständigt berga sig.

*Banmästarnes* aflöning såväl som öfrig personals vid banafdelningen har redan från början varit för lågt tilltagen. Då banmästareafdelningarna voro 1 à 1,5 mil med inga eller ringa expeditionsgöromål, kunde den väl i någon mån motsvara åliggandena, men tid efter annan hafva afdelningarna blifvit utsträckta och expeditionsgöromålen betydligt ökats — hvilket senare tydligt framgår af styrelsens för några år tillbaka vidtagna åtgärd att bevilja särskilda ersättningar för skrifmateriel och belysning — utan att aflöningsförmånerna blifvit förbättrade. Den aflöning, som styrelsen och komitén föreslagit för banmästarnes, kan ju icke anses såsom skälig ersättning för deras tjensteåligganden och uthärdar ej jemförelsen med öfrig likställd personal vid eget eller annat statens verk. Banmästareafdelningarna hafva nu ytterligare börjat förlängas, och ovisst är, när de anses hafva uppnått sin maximilängd. Visserligen säges det, att dessa långa afdelningar skola inspekteras endast hvarannan dag eller halfva afdelningen hvarje dag, men säkert är, att ofta vid syner, inspektioner och flera andra tillfällen hela afdelningen fortfarande får på en dag till hela sin längd öfverresas. Dessutom ökar naturligtvis afdelningarnas större utsträckning de dagliga göromålen vid banan och pågående arbetens eftersyn äfvensom de förut dryga och omfattande expeditionsgöromålen. Med längre afdelningar fordras äfven större omtanke i såväl det ena som det andra afseendet, på det att allt skall lemna ett så godt resultat som möjligt. Banmästarnes måste vara icke blott ordentlige män, utan tillika hemmastadda i hvad som erfordras för banans underhåll till trafikens betryggande samt derjemte ega praktisk kännedom i alla förekommande nybyggnadsarbeten af flera slag, för att tillfredsställande kunna i första hand öfva tillsyn. Dessutom torde banmästaretjensten såväl som öfriga tjänster vid jernvägen kom-

ma att för framtiden fordra större kompetens, än hvad hittills varit fallet, hvadan den här föreslagna aflöningen ingalunda kan anses för högt tilltagen, om man derjemte tager i betraktande, att banmästarnes utsigter till befordran med högre inkomster för framtiden äro ringa eller inga. Vi hafva trott, att banmästarnes aflöning borde utgöra resp. 900 och 1,500 kronor.

*Stationskarlsförmännen* motivera sålunda sitt här ofvan angifna önskemål. Befordring till stationskarlsförman kan i allmänhet ej påräknas förr än efter 10 à 15 års tjenstgöring som stationskarl. Efter en 10 års tjenstgöring såsom stationskarlsförman torde väl de allra flesta sådana hafva uppnått en ålder af 45 à 50 år, och svårt torde det vara att med den ansvarsfulla och stränga tjenstgöringen, som förefinnes inom nämnda grad, än ytterligare sköta befattningen i 10 à 15 år för att uppnå de 95 tjenst- och lefnadsår, som äro bestämda såsom minimum för full pensions erhållande. Under sådana omständigheter blir följden den, att afsked begäres innan de 95 tjenst- och lefnadsårens slut, och kommer pensionen på den grund i afsevärd grad att minskas. Dessutom är det för dem mycket ringa utsigt att erhålla någon förmånligare och mera inkomstbringande befattning. Som exempel härå framhålles, att på 20 år ha ej mer än tre förmän vid Stockholms stationer (Centralstationen, St. Norra, St. Södra och Stadsgården) blifvit befordrade till stationsmästare, och det visar sig, att hädanefter äro utsigterna till vidare befordran mindre än förr.

Vidare framhålles, att lefnadskostnaderna äro betydligt mycket större, än då nuvarande lönestat upprättades. Äfven har trafiken betydligt ökats och kommer naturligtvis att ännu mera ökas, hvaraf följer, att det ansvar, en stationskarlsförman (liksom den öfriga personalen) har, äfven ökas. För att en förman skall kunna motsvara de fordringar, som styrelsen och icke minst allmänheten ställa på dem, anse de, att staten är skyldig gifva dem en sådan aflöning, att deras existens någorlunda betryggas. Det ekonomiska betryck, i hvilket de befinna sig, i synnerhet i de större städerna, der de ej hafva mer än sin lön att lefva på, är beklagansvärdt. De framhålla, att de vid många tillfällen ej kunna tillbakahålla tanken på sin och sin familjs betryckta ekonomiska ställning, och således vid ett ögonblick, då själsnärvaro vore synnerligen behöflig, kunna hafva tankarne fjerran från det arbete, de skola utföra, hvaraf följden blir, att ett fel lätt kan blifva begånget.

Hvad *vagnsmörjarne* beträffar, önska dessa, att lägsta lönen måtte bestämmas till 600 kronor och högsta 900 kronor per år. Den nuvarande aflöningen är otillräcklig för fyllande af de anspråkslösaste lefnadsbehof, och den står icke i rätt förhållande till de med deras be-



fattning förknippade ansvar och arbete, om dermed jemföras andra hvarken mera maktpåliggande eller ansträngande men det oaktadt bättre aflönade befattningar. Härtill kommer, att vagnsmörjarene under tjensten lätt kunna ådraga sig sjukdom och äfven utsättas för fara till lifvet. Slutligen framhålles den ringa utsigten för att icke säga omöjligheten för smörjaren att befordras till mer inkomstgivande befattning.

Följande exempel visar, huru aflöningen skulle ställa sig för fyllande af de förnämsta lefnadsbehofven till ett hushåll å 6 personer.

Inkomsten är beräknad efter högsta nuvarande löneklassen:

fast lön .....	660: —
inqvarteringsersättning 20 procent deraf .....	132: —
beklädnadsersättning .....	96: —
	<hr/> 888: —
hvarifrån dock afgår till pensionsfonden .....	48: 12.
då således återstår .....	<hr/> 839: 88.
som ökade med oljepremier och milpenningar (eventuelt) .....	300: —
ger en årsinkomst af .....	<hr/> 1,139: 88.
eller (under förutsättning af oafbruten tjenstgöring) en månads-lön af .....	<hr/> 94: 99.

Utgifterna åter beräknas som följer:

Bostad om rum och kök kostar årligen i hyra .....	200: —
till ved och lyse åtgå årligen minst .....	70: —
allmänna utskylder utgöra .....	60: —
	<hr/> 330: —
eller per månad .....	27: 50.
hvidan till bestridande af öfriga lefnadsomkostnader återstå .....	67: 49.
och beräknas att åt 6 personer årligen åtgå:	
till kläder 100 kr. eller pr. dag o. medlem $4\frac{5}{8}$ öre $\times 6 \times 30 =$ pr medlem .....	8: 33.
„ skodon 60 „ „ „ „ „ $2\frac{3}{4}$ „ „ „ „ .....	5: —
„ linne o. sängkläder 29 kr. „ „ „ „ „ $1\frac{1}{3}$ „ „ „ „ .....	2: 40.
slitning å möbler och husgeråd 5 procent å 200 kr. per medlem .....	— 82. 16: 55.
hwarefter .....	<hr/> kr. 51: 44.

blifva öfriga till lifsuppehälle för månaden, hvaraf på hvarje medlem belöper sig till 28  $\frac{3}{4}$  öre om dagen.

Att *banvakternas* tjensteåligganden äro mycket ansvarsfulla och

att den stora allmänheten och jernvägen äro i stort beroende af dessas pligttrohet och påpasslighet, är ett sedan länge erkänt förhållande, men icke nog härmed, banvakternas tjänstgöring är äfven synnerligt ansträngande, i det att densamma uppgår till minst 14 timmar per dygn. Den banvakterna åliggande tjänstgöringen har vidare blifvit allt mer och mer ansvarsfull och magtpåliggande, dels i följd af den ständigt ökade trafiken och dels i följd af att ett ej ringa antal banvaktsplatser så småningom indragas; för flertalet af banvakter erfordras det sålunda numera ständig vaksamhet, omtanke och duglighet, för såvidt att de många tågens säkerhet å linierna skall blifva i möjligaste mån be tryggad.

Då, som för närvarande är förhållandet, nästan samtliga banvakters tjänstgöring måste blifva förenad med tryckande ekonomiska bekymmer, blifver ställningen annorlunda än den borde vara, och det är därför nödvändigt, att de betungande ekonomiska bekymren, såsom af dem föreslagits, i någon mån undanröjjas, på det att banvakterna med hela sin energi må kunna egna sig åt sin ansvarsfulla och vaksamhetsfördrande tjänst.

Till ofvanstående kommer, att lefnadsomkostnaderna under de senare åren hafva allt mer och mer stigit, dels i följd af de ökade behof, som oafvisligen följa med samhällets stigande utveckling.

Vidare hafva under de senare åren såväl krono- som kommunal-utskylder i ej ringa grad ökats, och härtill kommer, att samtliga banvakter få vidkännas en betydlig utgift till statens jernvägstrafiks pensionsinrättning samt enke- och pupillkassa, nemligen 6,2 procent af den banvakt tillerkända aflöningen.

Slutligen må anföras, att för banvakterna förefinnes högst ringa utsigt för ernående af befordran till högre eller bättre aflönad anställning, hvarför de i allmänhet hela sitt lif måste stanna uti sin lågt aflönade ställning.

*Lokomotiv- och vagnputsare, kolvakter och pumpare* anförä för sina önskemål följande skäl:

Nämnde betjente äro i allmänhet stationerade i städerna och vid större stationssamhällen, der såväl hyror som lefnadsomkostnader ställa sig åtskilliga procent dyrare än i öfriga delar af landet, och äro hyrorna, särskildt hvad Stockholm beträffar, uppdrifna ända till 250 å 275 kronor per år för 1 rum och kök. Dessa betjente sakna äfven alla utsigter att erhålla befordran till någon förmånligare befattning. Hvad sjelfva tjänstgöringen angår, är den i många fall obehaglig och ansträngande, samt stegras i den mån trafiken utvecklas, och är tjänst-

göringen inom denna kategori, såväl som den öfriga personalens, icke begränsad vare sig till tid eller plats likasom mycken nattjenst erfordras.

\* \* \*

I fråga om den nådiga propositionens X § 1 mom., tillåta vi oss erinra, att det är svårt att fatta, hvarföre öfverbanmästarne uteslutits från förmånen af fri bostad, då desse betjente i och för sin tjenstgöring äro i fullt ut lika stort behof af fri bostad, som de öfrige betjente, hvilka dermed hugnats.

\* \* \*

Beträffande slutligen de föreslagna hyresbidragens belopp nödgas vi lifligt framhålla och betona, huru otillfredsställande den nådiga propositionen är i fråga härom, då beloppet i X § 3 mom. föreslås till 20 procent af arfvodet för dem som äro stationerade i Stockholm, Göteborg, Malmö eller Östersund och 15 procent för dem som äro annorstädes stationerade. Uppenbart är, att en något så när anständig bostad icke t. ex. här i Stockholm kan för en med 1,200 kronors arfvode utrustad jernvägsbetjent erhållas för 240 kronor. Förmånerna af fri bostad jemte vedbrand in natura, komma att i orimlig grad öfverstiga inom samma löneklass utgående hyresbidrag. Då detta väl dock ej är meningen, tillåta vi oss vördsamt hemställa, att hyresbidraget måtte höjas med 5 procent af arfvodet, så att hyresbidragen måtte utgå med 25 procent af arfvodet för i Stockholm, Göteborg, Malmö eller Östersund stationerad personal och med 20 procent för dem, som äro annorstädes stationerade.

---

*Bil. B.*

## Riksdagens herrar ledamöter!

Undertecknade tillåta sig härmed värdsamt tillställa eder i afskrift den lönepetition, som af stationskarlscorpsen vid statens jernvägar blifvit under sistlidne december månad ingifven till Kongl. Maj:t; och våga vi i ödmjukhet anhålla, att Riksdagens herrar ledamöter behagade taga del af vår framställning samt, i den mån ske kan, understödja densamma, då, såsom vi hoppas, frågan snart kommer under Riksdagens pröfning.

## Till Konungen.

Det är nu mer än 7 år, sedan vi, stationskarlar vid statens jernvägar, till kongl. jernvägsstyrelsen för första gången framburo och motiverade vår anhållan om förbättrade lönevilkor. I ett till våra komiterade afgifvet svar förklarade sig kongl. styrelsen behjerta vår framställning och meddelade, att inom den närmaste tiden åtgärder skulle vidtagas i berörda syfte, i det att särskildt bostadsförhållandena skulle bättre ordnas och dessutom ett extra tillägg utom den ordinarie lönen tilldelas äldre stationskarlar. Beträffande lönefrågan i dess helhet, uttrycktes den förhoppning, att en för oss tillfredsställande lösning af densamma vore att förvänta.

Då emellertid inga som helst åtgöranden i nu nämnda hänseende från kongl. styrelsen förspordes, och vår ekonomiska ställning syntes oss mer och mer ohållbar, dristade vi att i underdånighet, genom en bland oss utsedd deputation, direkt till Eders Kongl. Maj:t hänskjuta frågan om våra löneförmåner. I det i anledning af denna vår underdåniga framställning från kongl. jernvägsstyrelsen infordrade svar och den 21 december 1891 afgifna utlåtande medgaf kongl. styrelsen, att en förbättring af våra lönevilkor i vissa hänseenden vore behöflig. Efter att sålunda hafva lagt våra angelägenheter i Eders Kongl. Maj:ts hand, hafva vi med lugn och förtröstan afväktat de åtgärder beträffande våra lönevilkor, som Eders Kongl. Maj:t kunde finna skäligt att vid-

taga, förvissade som vi varit, att våra långt ifrån obilliga önskningar och kraf dervid skulle vinna afseende.

Det är derfor med smärtsam förvåning och oro vi hafva förnummit, att den af Eders Kongl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatta jernvägskomitén i sitt den 24 oktober 1895 afgifna betänkande, långt ifrån att i sitt förslag till aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar tillgodose våra berättigade kraf på en förbättrad ekonomisk ställning, hvilka kraf vitsordats utom af andra äfven af kongl. jernvägsstyrelsen, tvärtom funnit sig böra föreslå betydande inskränkningar i de af oss för närvarande åtnjutna förmåner.

Visserligen synes af kongl. jernvägskomiténs betänkande (sidan 247) att ett tilläggsarfvode föreslagits af högst 60 kronor per år för en del arbeten inom den betjeningsklass vi tillhöra, såsom signal-, vaxel- och magasinsskarlar vid större stationer. I denna fråga tillåta vi oss vördsamt hänvisa till det uttalande, som från stationskarlarnes samtliga valda förtroendemän anförts (Bilaga 1 § 5 lit. e.).

Föranledda af detta jernvägskomiténs betänkande, som väckt förstämning bland så godt som hela den lägre jernvägspersonalen, våga vi härmed i underdånighet ånyo påkalla Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet för våra angelägenheter. Vi tillåta oss fördenskull i ödmjukhet här nedan ej mindre framhålla våra önskemål med afseende å höjandet och förbättrandet af vår ekonomiska och sociala ställning, än äfven framhålla de skäl, som synas oss tala till förmån för vår underdåniga anhållan.

Det torde vara stäldt utom allt tvifvel, att de oss tillkommande löneförmånerna, på grund af de ständigt stigande lefnadsomkostnaderna, äro i hög grad otillräckliga och icke kunna anses motsvara, vare sig vårt anspråk på nödtorftig bergning, eller vårt magtpåliggande, ansträngande och i hög grad lifsfarliga arbete. Detta arbete är icke inskränkt till vissa af dygnets timmar, utan dag som natt måste vi vara beredda att inställa oss till tjentgöring, hvarhelst den påkallas. Vi hafva icke varit i tillfälle att anskaffa en fullständig öfversigt af stationskarlarnes tjenstgöringstid, men vi hafva dock samlat uppgifter derom från 1:sta och 5:te distriktet. (Bilaga 2). Af densamma framgår, att vid de flesta stationer tjenstgöringstiden uppgår till 14, 15 å 16 timmar på dygnet, att den aldrig understiger 10 å 11 timmar på dygnet, att i många fall stationskarlen icke har någon bestämd fritid utan är fri endast i den mån tiden medgifver det, eller under den tid, som oundgängligen åtgår för intagande af måltider, samt att vid de flesta stationer stationskarlen icke har mer än hvar tredje eller

fjerde söndag fri, och att han ofta har längre eller kortare tjenstgöring äfven på frisöndagen. Dertill kommer att fritiden ytterligare inskränkes vid inträffande sjukdomsfall eller vid permission, eller då extratåg afsändas eller anlända. Denna redogörelse, som visserligen är ofullständig, torde dock åtminstone lemna en antydning om vår allt för långa arbetstid och vår öfver höfvan ansträngande tjenstgöring, som försvåras jemväl derigenom, att en del deraf sker nattetid och att den, dag som natt, sker under synnerligen vanskliga och lifsfarliga förhållanden. Säkerligen kan olycksfallsstatistiken lemna mycket upplysande siffror angående farligheten af vårt arbete.

De för vårt arbete oss tillkommande löneförmånerna uppgå, som bekant, till lägst 40 och högst 55 kronor i månaden, hvartill kommer inqvarterings- och beklädnadspenningar. I de fall, der stationskarlarna icke erhålla bostad in natura, torde man med ledning af de uppgifter om hyrespris för 1 rum och kök, som af postvaktbetjente lemnats i deras petition till kongl. generalpoststyrelsen, kunna beräkna den årliga hyran för en i Stockholm bosatt stationskarl till 237 kronor. Den i samma petition gjorda beräkning öfver lefnadsomkostnaderna per år för en vaktbetjent med hustru och 2 barn kan säkerligen läggas till grund för en motsvarande beräkning af lefnadsomkostnaderna för en stationskarl med lika stor familj. Om emellertid ur denna beräkning endast medtages de allra nödvändigaste utgifterna för hyra, mat, kläder etc., kunna kostnaderna dock icke uppskattas till lägre belopp än 1,100 à 1,200 kronor för år. Högsta lönen för en stationskarl, efter afdrag af pensionsavgiften, är 839 kronor 88 öre. Det är då klart, att antingen måste han inskränka sig till det yttersta, ja rent af lefva på förknappning, för att få lönen att räcka till, eller också måste han skuldsätta sig. Äfven om lefnadsomkostnaderna i öfriga städer och på landsbygden äro något mindre, så framgår det dock af prisuppgifterna i nämnda petition, som ofvan åberopas, att de flesta lifsförnödenheter på senare åren stigit betydligt i pris, och att denna prisstegring gäller icke blott Stockholm, utan äfven öfriga orter inom riket. Hvad som anförts angående en i Stockholm bosatt stationskarls ekonomiska ställning, torde därför med några modifikationer gälla äfven i landsorten bosatte stationskarlars ekonomi.

Nu är det emellertid ingalunda regel, att en stationskarl åtnjuter nämnda högsta lönebelopp af 839 kronor 88 öre. Af 1,372 stationskarlar hafva enligt 1895 års arfvodesstat endast 227 eller 16 procent lyckats komma i åtnjutande af nuvarande högsta kontanta lön 660 kronor, 587 eller 42,2 procent hafva 600 kronor, 505 eller 36,8 procent

hafva 540 kronor och 53 eller 4 procent endast 480 kronor. Å de olika stationerna ställa sig siffrorna något annorlunda. Så åtnjuta vid Stockholms södra station ungefär 65 procent högsta lönebeloppet, 15 procent näst högsta och 19 procent näst lägsta lönebeloppet. Vid Stockholms centralstation äro siffrorna respektive 57 procent, 29 procent och 13 procent. Vid Flens station hafva ungefär 9 procent högsta beloppet, 24 procent näst högsta, 54 procent näst lägsta och 9 procent lägsta beloppet eller 480 kronor för år. Vi hänvisa härutinnan till förut åberopade öfversigt af tjänstgöringstiden. Dessa siffror tala ett våltaligt språk. Öfver 40 procent af stationskarlarna eller icke långt ifrån hälften åtnjuta endast 480 à 540 kronor. Om man endast tager landsorten i betraktande blifva siffrorna naturligtvis ännu ogynnsammare.

Under nuvarande förhållanden är det äfven synnerligen osäkert, om en stationskarl någonsin uppnår högsta lönegraden. Af dem, som åtnjuta 600 kronor årlig lön, hafva 4 varit i ordinarie tjänst i öfver 30 år, 85 i öfver 20 år och 262 i öfver 10 år. Af dem, som endast uppbära 540 kronor i årlig lön, hafva ej mindre än 56 innehaft ordinarie tjänst i mer än 10 år.

Af ofvanstående redogörelse framgår, att de oss tillkommande löneförmånerna icke stå i något rimligt förhållande till vår tjänstgöringstid och vårt ansvarsfulla och ansträngande arbete, och att de icke ens tillförsäkra oss en nödtorftig bergning. Den anhållan om förbättrade löneförmåner, som vi förut i underdånighet framställt, och som vi nu våga förnya, torde fördenskull icke synas Eders Kongl. Maj:t obillig, i synnerhet om man besinnar, att betjente i motsvarande tjänstegrad vid statens öfriga verk, exempelvis betjente vid tull- och postverken, äro i åtnjutande af vida bättre löneförmåner. Dessutom lära åtminstone betjente vid det senare verket kunna motse en icke oväsentlig förbättring i sina löneförmåner. Dock torde ingen kunna med fog påstå, att icke en stationskarls tjänsteåligganden äro fullt jemförliga med och ur åtskilliga synpunkter vida farligare och svårare än nämnda betjentes.

Som kongl. jernvägskomitén i sitt betänkande (sidan 297) endast jemfört vår ställning med vederlikar inom den privata jernvägsindustrien och näringslivet i öfrigt, så våga vi härmed anföra en jemförelse mellan våra aflöningsförhållanden och stationskarlarnes löneförhållanden i våra grannländer Norge och Danmark. Detta torde i sammanhang härmed icke sakna betydelse, helst jernvägsdriften i nämnda länder äfvensom lefnadsomkostnader och öfriga på aflöningen inverkan faktorer icke torde förete någon nämnvärd olikhet med motsvarande i vårt land. Af de uppgifter vi sökt förskaffa oss framgår, att i Norge är lönen för en

stationskarl lägst 55 och högst 65 kronor i månaden. Dessutom erhåller han fri uniform samt vid större stationer 5 kronor i månaden i hyresersättning, om han är gift. I Danmark är lönen lägst 60 och högst 90 kronor i månaden. I Köpenhamn tjänstgörande stationskarl erhåller dessutom 10 kronor i månaden till hushyra. Arbetstiden är visserligen icke reglerad hvarken i Norge eller Danmark, men för öfvertid betalas i Danmark 12 öre i timmen för tjänstgöring mellan klockan 11 på qvällen till klockan 5 f. m. I Kristiania betalas öfvertid med 22 öre i timmen under tiden från klockan 6 till 9 e. m. och med 32 öre i timmen från klockan 9 e. m. till klockan 5 f. m. påföljande dag.

Vidare bör anmärkas, att i Norge stationskarlen redan efter 4 års tjänstgöring uppnår högsta lönegraden, och att i Danmark samma lönegrad erhålles efter 8 års tjänstgöring. Utsigten till befordran torde dessutom i nämnda länder vara större än hos oss, enär en hel del befattningar, som här skötas af stationskarlar, der innehafvas af män med förmans rang och lön.

Enligt den nya stat, som skulle tillämpas för Finlands statsbanor från den 1 januari 1896 åtnjuta stationskarl i årlig lön högst 1,008 finska mark. Dessutom erhålla betjente beklädnadshjelp med 96 mark och hyresmedel med 35 procent af aflöningen i den lägsta klass, hvar till de äro hänförliga, i den händelse fritt kvarter jemte ved icke kan dem anvisas. Efter 3 års tjänstgöring är betjent berättigad att uppflyttas i närmast högre klass inom de för tjensten bestämda gränser. Senast inom 9 år kan sålunda högsta lönegraden uppnås.

Af denna redogörelse för aflöningsförhållandena i nu nämnda länder framgår tydligt och klart, att stationskarlarne derstädes äro betydligt bättre aflönade än i vårt land, samt att de äfven i andra afseenden befinna sig i vida gynnsammare ekonomisk och social ställning. Efter endast 1 års tjänstgöring erhålla i Danmark alla, som vid pröfning få godkända betyg, befordran till olika befattningar. I Norge anslås alla befattningar lediga till ansökning. Härmed äro vi inne på en för oss högst vigtig synpunkt, nemligen frågan om befordran och befattnings tillsättande medelst konstitutorial.

I en till kongl. jernvägsstyrelsen år 1892 ingifven skrifvelse tilläto vi oss göra en vördsam anhållan, att platserna vid befordran måtte anslås lediga till ansökning. Det nuvarande befordringssystemet torde nemligen ur mer än en synpunkt vara mindre lämpligt och föranleder i allt fall lätteligen missnöje, då det ingalunda lemnar någon säkerhet för, att duglighet och ålder i tjensten läggas till grund för befordran. Om vid inträffande ledighet platserna kunde sökas, skulle ålder och



duglighet i alla händelser göra sig gällande. Vissheten om att full rättvisa utöfvades vid tillsättandet af befattningar skulle vara en mäktig sporre till pligttrogenhet och omtanke i tjensten och skulle säkerligen ytterligare stärka det goda förhållande, som råder och bör råda emellan öfver- och underordnade vid statens jernvägar. Med nuvarande befordringssystem är det fara värdt, att mången, som under årtal varit både lämplig och pligttrogen i sin tjenst, likväl förblifver obefordrad. Detta kan ingalunda vara till fördel för tjensten. I detta sammanhang torde vara lämpligt att erinra, att utsigterna till befordran och dermed förenade högre löneförmåner icke äro synnerligen ljusa. Af 1,372 stationskarlar befordrades under år 1895 till högre lönegrad endast 28, under 1896 hafva hittills endast 18 stationskarlar vunnit befordran.

En fråga, som i betydelse och vikt nästan är jemförlig med lönefrågan, återstår ännu att framlägga, nemligen frågan om vår rättsliga ställning i förhållande till kongl. jernvägsstyrelsen. Då en stationskarl antages i ordinarie tjenst, upprättas nemligen enligt gällande bestämmelser ett kontrakt mellan honom och kongl. jernvägsstyrelsen, deri det heter, att han antages tillsvidare och med 3 månaders uppsägning. Vi kunna sålunda utan vidare och utan något som helst föranledande från vår sida skiljas från vår befattning. Vi äro med ett ord helt och hållet beroende af våra förmäns godtycke. Under sådana förhållanden varder det oss svårt att bibehålla den sjelfständighet och sjelfaktning, som fordras för en person, hur ringa hans befattning än är, hvilken skall kunna utveckla sina bästa egenskaper vid fullgörandet af sin tjenst. Corpsens duglighet skulle ovilkorligen höjas, om hvarje dess medlem kunde vara förvissad om, att han endast på fullgiltiga skäl kunde skiljas från sin innehafda befattning. Denna för oss så ytterst viktiga angelägenhet har äfven beaktats af 2:ne medlemmar i kongl. jernvägs-komitén, nemligen nuvarande statsrådet och chefen för Eders Kongl. Maj:ts civildepartement samt trafikchefen Simonson, hvilka begge, under hänvisning särskildt till förhållandet vid den finska statsbaneförvaltningen, påyrkat, att jernvägspersonalen borde tillsättas medelst konstitutorial. Om samma högeligen önskvärda reform genomfördes, blefve vår osäkra ställning betydligt tryggare, och vi behöfde ej längre frukta att på grund af någon obetydlig eller alls ingen anledning blifva utan vidare uppsagda från vår tjenst och dermed beröfvade vår nödtorftiga bergning.

Det torde ock vara öfverensstämmande med statsjernvägarnes egen fördel att i möjligaste mån söka trygga och förbättra stationskarlarnes

ställning. Ty endast under förutsättningen, att befattningen som stationskarl erbjuder en någorlunda tryggad framtid, kan man vänta att för nämnda befattning kunna erhålla dugliga och pålitliga personer. Säkert är, att, i händelse denna förutsättning saknas, corpsen skall rekryteras af sämre element och dess duglighet och pålitlighet minskas.

Med åberopande af hvad vi nu anfört och andragit, våga vi, såsom en sammanfattning af hvad vi här ofvan utvecklat, i underdånighet såsom våra önskemål framhålla, att den en stationskarl tillkommande löneförmånen måtte utgå med lägst 50 kronor och högst 75 kronor i månaden jemte motsvarande beklädnads- och inqvarteringsersättning, och att stationskarl efter 15 års pligttrogen tjänstgöring måtte vara berättigad att komma i åtnjutande af förenämnda högsta lönebelopp eller 75 kronor i månaden;

att alla befattningar inom hvarje distrikt måtte för den underordnade betjeningen anslås lediga till ansökning;

samt att alla befattningar måtte tillsättas medelst konstitutorial;

och våga vi härmed i underdånighet uttala den förhoppning, att Eders Kongl. Maj:t tacktes i nåder vidtaga de åtgärder med afseende på vår framställning, som Eders Kongl. Maj:t kan finna lämpliga, och hafva vår bekymmersamma ställning i nådig åtanke, då förslag framlägges såväl till nytt aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar som till någon annan oss rörande organisationsåtgärd.

Underdånigst.

Stockholm den 14 december 1896.

På stationskarlarnes vid Sveriges statsbanor vägnar:

*C. J. Johansson.*

*A. E. Nordqvist.*

*C. J. Gréen.*

*H. Ekman.*

*J. A. Törnqvist.*

*C. Malmqvist.*

*C. A. Bjur.*

Bil. B. a.

Utdrag af protokollet, hållet vid stationskarlarnes sammanträde i Stockholm den 15 mars 1896.

S. D. Närvarande voro alla af den 15 december 1895 utsedde komitéledamöter samt 32 ombud från de skilda distrikten, nemligen:

Från 1:a distr.	Öfre	Stkr.	C. G. Ström, Södertelge.
" "	" "	"	C. F. Lidman, Katrineholm.
" "	" "	"	A. F. Eriksson, Pålsboda.
" "	Nedre	"	G. L. Ekdahl, Norrköping.
" "	" "	"	A. Rydell, Linköping.
" "	" "	"	C. A. Palm, Mjölby,
" 2:a	Öfre	"	G. A. Ek, Hallsberg.
" "	" "	"	C. A. Andersson, Motala V.
" "	" "	"	J. A. Björk, Laxå.
" "	" "	"	E. Eriksson, Moholm.
" "	Nedre	"	K. F. Rosenqvist, Alingsås.
" "	" "	"	G. Janson, Göteborg.
" "	" "	"	J. Ljunggren Jönköping.
" 3:e	" "	"	G. A. Möller, Nässjö.
" "	" "	"	F. Konitz, Eslöf.
" "	" "	"	C. Bergqvist, Lund.
" "	" "	"	O. J. Ölin, Malmö.
" 4:e	" "	"	C. J. Larsson, Kristinehamn.
" "	" "	"	A. Furst, Väse.
" 5:e	" "	"	C. A. Malmqvist, St. Central.
" "	" "	"	J. A. Törnqvist, St. Norra.
" "	" "	"	C. E. Pihl, Upsala.
" "	" "	"	E. Holm, Krylbo.
" "	" "	"	B. A. Haglund, Åshammar.
" "	Öfre	"	L. Ingmansson, Stugsund.
" "	" "	"	J. L. Lundqvist, Ljusdal.
" "	" "	"	J. F. Grand, "
" "	" "	"	F. O. Ekstedt, Hudiksvall.
" 6:e	" "	"	K. E. Dahllöf, Fränsta.
" "	" "	"	A. Gustafsson, Ytterån.
" "	" "	"	J. A. Stjerna, Mellansel.
" "	" "	"	J. E. Qvist, Malmberget.

## § 2.

Ordföranden öppnade mötet, dervid i korthet erinrande om de förhållanden, som gifvit anledning att nu åter samlas för att utbyta tankar i den sedan år 1889 påbörjade lönefrågan.

---

## § 4.

I enlighet med den af de valda förtroendemännen vid sammanträdet den 14 mars 1896 upprättade föredragningslista upptogs för diskussion:

- a) Stationskarlscorpsens lönefråga, hvilken omförmäles i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t den 20 april 1891.
- b) Befordringsförhållandena inom stationskarlscorpsen.
- c) Bör pensionsberäkning beröra beklädnadsersättningen?
- d) Befattningars tillsättande medelst konstitutorial enligt herrar Simonssons och von Krusenstjernas uttalande i komitébetänkandet (sid. 342).
- e) Kongl. jernvägsstyrelsens förslag angående stationskarlarnes indelning i grupper såsom vaxel- och magasinsskarlar.
- f) Tillsättande af komité för mötesfrågornas vidare utredning.

## § 5.

---

e) Stationskarlarnes indelning i grupper till signal-, vaxel- och magasinsskarlar.

På grund af denna fråga upptogs kongl. jernvägsadministrationskomiténs betänkande, hvaraf framgår, att ett extra arvode af högst 60 kr. pr år må på styrelsens förslag tillerkännas signal-, vaxel- och magasinsskarlar.

I denna fråga uttalades: Som detta förslag af stationskarlarnes lönegruppering synes blifva högst svårt för vederbörande befäl att rätt bedöma, hvilka som i ordets rätta bemärkelse böra blifva ihågkomna, och fara förefinnes, att en sådan bestämmelse lätt kan urarta sig till att komma under samma förhållande som nuvarande befordringssystem, beslutades att afböja den föreslagna löneförbättringen, såsom varande mindre lämplig för stationskarlscorpsen, hvilkens arbete i allmänhet är af mångsidig natur.

6:o. För att taga dessa frågor vidare om hand och verkställa de beslut som fattats, beslutades att tillsätta en komité af 7 personer, med

säte och stämma i Stockholm, samt dessutom en komitéledamot för hvarje distrikt och distriktsafdelning, hvilka likaledes ega rätt och skyldighet att deltaga i komiténs sammanträden, då så erfordras.

Till ledamöter i komitén utsågos:

C. J. Johansson, A. E. Nordqvist, C. J. Gréen, H. Ekman, St. Södra samt J. A. Törnqvist, St. Norra, C. Malmqvist och C. A. Bjur, St. Central. Suppleanter: C. J. Sundberg, St. Central, E. Edmark, St. Södra.

För distrikten utsågs:

1:a distr.	Öfre	P. A. Krantz, Lm.
"	"	C. F. Lidman, L.-holm (suppleant).
"	Nedre	G. L. Ekdahl, Norrköping.
"	"	A. Rydell, Lp. (suppleant).
2:a	Öfre	G. A. Ek, Hallsberg.
"	"	G. A. Andersson, Motala V. (suppleant).
"	Nedre	G. Jansson, Göteborg.
"	"	J. Ljunggren, Jönköping (suppleant).
3:e	"	O. J. Olin, Malmö.
"	"	C. Bergqvist, Lund (suppleant).
4:e	"	A. Furst, Väse.
"	"	C. J. Larsson, Kristinehamn (suppleant).
5:e	Nedre	E. Holm, Krylbo.
"	"	C. E. Pihl, Upsala (suppleant).
"	Öfre	F. O. Ekstedt, Hudiksvall.
"	"	J. L. Lundqvist, Ljusdal (suppleant).
6:e	"	K. E. Dahllöf, Fränsta.
"	"	J. A. Stjerna, Mellansel (suppleant).
"	Gellivarabanan:	J. E. Qvist, Malmberget.
"	"	C. V. Lind, Luleå (suppleant).

Stockholm som ofvan.

C. J. Johansson,  
ordförande.

C. J. Gréen,  
sekreterare.

Protokollet godkänt och justerat:

A. E. Nordqvist.

C. F. Malmberg.

P. A. Krantz.

Bil. B. b.

## Uppgift öfver tjänstgöringstider m. m. för stationskarlar vid 1:sta och

Stationer.	Antal ordinarie st.-karlar.	Tjenstgöring.								Fri- söndagar.
		Vakter.	Börjar kl.	Raster.		Slutar kl.	Timmars pr dygn.			
				tim.	min.		tim.	min.		
Stockholm Södra	32	I me	deltal	10		pr	dag		2:an	
Liljeholmen	9	1:sta	6,0 f. m.	*		10,10 e. m.				
Elfsjö.	1	1:sta	6,30 „ *	1	20	9,45 „	13	55 **	3:dje	
Huddinge.	2	1:sta	6,0 „	3		9,45 „	12	45	„	
		2:dra	7,0 „	3		8,45 „	10	45	„	
Tumba.	2	1:sta	5,45 „		55	9,30 „	14	50	„	
		2:dra*	7,0 „		45	7,15 „	11	30	„	
Saltskog.	3	1:sta	5,30 „	2	30*	10,0 „	14			
		2:dra	8,0 „	2	30	10,0 „	11	30		
Södertelge.	6	1:sta	5,0 „ *	2	30	10,0 „	14	30	2:an	
		2:dra	7,0 „	2	30	8,8 „	10	38	*	
Jerna.	2	1:sta	5,0 „	2	30	8,30 „	11		4:de	
		2:dra	8,0 „	2	30	9,30* „	11			
Mölnbo.	2	1:sta	4,30 „ *			10,30 „	18		4:de	
		2:dra	8,0 „ *			8,15 „	12 **			
Gnesta.	5	1:sta	4,0 „	1	15*	8,0 „	14	45 **	2:an	
		2:dra	8,30 „	1	15	11,30 „ *	13	45		
Björnlunda.	3	1:sta	4,30 „	2		8,15 „	13	45	4:de	
		2:dra	8,15 „	2		10,45 „	12	30		
Stjernhof.	2	1:sta	4,30 „	3		6,15* „	10	45	2:an	
		2:dra	8,15 „	3	30	11,0 „	11	15		

5:e distriktens stationer under tiden den 1:sta oktober 1895—1:sta juni 1896.

Årlig lön				Extra personal.	Anteckningar.
480	540	600	660		
	6	5	21		Med anledning af att stationen skall hålla reservpersonal till tågtjenst samt stationstjenst på småstationerna m. m. kan någon bestämd tid ej uppgifvas.
	1	2	6		* I den mån tiden medgifver.
	1				* Understundom 7,20 f. m. ** Tjenstgör frisdagen för ett tåg kl. 8 f. m.
	1	1			
	2				Under sommartidtabellen förlänges tjenstgöringen 2 tim. 15 min. pr dag.
	2	1			* Hvar tredje dag.
					* Då extratåg går inskränkes fritiden betydligt.
1	4	1			* Hvarje lördag kl. 4 f. m.
					* Hvar 4:de frisdag tjenstgöring halfva dagen.
	1	1			* Sommaren kl. 11,20 e. m.
	2				* Som oundgängligen åtgår för intagande af måltider. ** Vid permission eller sjukdomsfall alla dagar 18 timmar.
	5				* Många gånger mindre. ** Hvar 3:dje frisdag tjenstgöring halfva dagen.
	3				* Sommaren kl. 1 på natten.
	2				* Alla söndagar kl. 11,0 e. m. och då endast rast för måltids intagande.

Stationer.	Antal ordinarie st.-karlar.	Tjenstgöring.							Fri- söndagar.		
		Vakter.	Börjar kl.	Raster		Slutar kl.	Timmär pr dygn				
				tim.	min.		tim.	min.			
Sparreholm.	4	1:sta	4,0	f. m.	2	45	7,30	e. m.	12	45	3:dje
		2:dra	10,0	"	2	45	11,30	"	10	45	
		3:dje	6,30	"	2	45	9,0	"	11	45	
Skeboqvarn.	1	1:sta	4,0	"	2		8,0	"	14		* 3:dje
Flen.	11	1:sta	8,0	"	5		6,15	f. m.*	17	15	3:dje
		2:dra	3,50	"	3		6,45	e. m.	11	55	
		3:dje	10,0	"	2		11,30	"	11	30	
		4:dje	5,30	"	3		6,45	"	10	15	
		5:te	8,0	"	2		8,30	"	10	30	
		6:te	6,15	"	3		7,45	"	10	30	
		7:de	9,0	"	2		10,30	"	11	30	
Kantorp.	2	1:sta	3,30	"	1	30	6,15	"	13	15*	3:dje
		2:dra	9,0	"	1	30	11,35	"	13	5	
Valla.	4	1:sta	3,30	"	3		5,30	"	11		3:dje
		2:dra	8,0	"	1	30	9,30	"	12		
		3:dje	10,0	"	3		12,30	f. m.	11	30	
Katrineholm.	22	1:sta	3,0	"	3		6,15	e. m.	12	15	2:an *
		2:dra	10,0	"	2	30	12,0	"	11	30	
		3:dje	3,0	"	3	40	6,15	"	11	35	
		4:de	10,0	"	3	15	3,0	f. m.*	13	45	
		5:te	6,0	"	1	30	7,0	e. m.	11	30	
		6:te	10,0	"	3	30	3,0	f. m.*	13	30	
		7:de	1,30	e. m.	1	30	3,0	"	12		
Baggetorp.	1	1:sta	4,0	f. m.	2	30	7,0	e. m.	12	30	3:dje
		2:dra	9,0	"	2	30	12,13	f. m.	12	43	
Vingåker.	3	1:sta	5,30	"	2	30	8,30	e. m.	11	30	3:dje
Högsjö.	1	1:sta	6,0	"	2	30	8,0	"	11	30	3:dje
Kilsmo.	2	1:sta	6,45	"	1	30	8,15	"	12		3:dje
		2:dra	6,45	"	1	30	4,0	f. m.*	19	45	
		3:dje	4,0	"			8,15	e. m.	4	15*	
Pålsboda.	3	1:sta	6,0	"	2		8,30	"	12	30	3:dje *
		2:dra	6,0	"		30	2,0	"	7	30	
		3:dje	7,50	e. m.			6,30	f. m.*	10	40	
		4:de	12,30	"			8,30	e. m.	8	*	



Årlig lön.				Extra personal	Anteckningar.
480	540	600	660		
	3	1			
1	1 6				<ul style="list-style-type: none"> <li>* Först efter att hafva tjenstgjort från kl. 4 till 8 f. m.</li> <li>* Påföljande dag.</li> </ul>
	1			1	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Alla söndagar 19 timmars tjenstgöring.</li> <li>* Sommaren kl. 1 på natten.</li> </ul>
	11	11			<ul style="list-style-type: none"> <li>* Söndagstjenstgöringen 24 timmar.</li> <li>* Ena dagen och till kl. 3 den andra.</li> <li>* Påföljande dag.</li> <li>* " "</li> <li>* " "</li> </ul>
	1				Hvar 4:de natt nattjenst och då fri till kl. 10 f. m.
	3				
	1				
	1	1			<ul style="list-style-type: none"> <li>* Påföljande dag. (Hvar 3:dje lördagstjenstgöres fr. kl. 6,45 f. m. oafbrutet till 8,15 söndags e. m. med 3 tim. rast.)</li> <li>* Tjenstgöres af den, som föregående dygn tjenstgjort 2:dra vakten.</li> <li>* Oftast hvar fjerde.</li> <li>* Påföljande dag (nattjenst).</li> <li>* Tjenstgöres af den, som föregående dygn tjenstgjort 3:dje vakten.</li> </ul>
	1	2			

Stationer.	Antal ordinarie st.-karlar.	Tjenstgöring:							Fri- söndagar.
		Vakter.	Börjar kl.	Raster		Slutar kl.	Timmar pr dygn.		
				tim.	min.		tim.	min.	
Stockh. C.	45	I medeltal		10		pr	dag		2:an *
Stockh. N.	59	I medeltal		10		pr	dag		2:an
Tomtebodå.	4	1:sta	4,30 f. m.	2	45	4,0 e. m.	8	45	
		2:dra	9,0 "	4		11,10 "	10	10	
Järfva.	2	1:sta	4,30 "	1	30	10,30 "	16	30	4:de
		2:dra					12		
Rotebro.	2	1:sta	5,0 "	4	30	10,0 "	12	30	3:dje
		2:dra	5,0 "	4	30	7,0 "	9	30	
		3:dje	8,0 "	4	30	10,15 "	9	45	
Väsby.	1	1:sta	5,30 "	*		10,30 "	17		2:an
		2:dra	5,30 "			7,0 "	13	30 **	
Rosersberg.	3	1:sta	5,30 "	4		9,30 "	12		2:an *
		2:dra	5,30 "	4		7,0 "	9	30	
Märsta.	2	1:sta	5,0 "	2	30	7,0 "	11	30	3:dje
		2:dra	7,50 "	2	30	11,45 "	13	25	
Knifsta.	2	1:sta	4,30 "	4		10,30 "	14		
Bergsbrunna.	1	1:sta	4,30 "	*		7,56 "	15	26	
Upsala.	24	1:sta	4,0 "	3		8,0 "	13		3:dje
		2:dra	8,0 "	2	30	11,0 "	12	30	
		3:dje	8,0 "	2		8,0 "	10		
Sala.	8	1:sta	5,30 "	2	30	5,30 "	9	30	2:an
		2:dra	8,30 "	2	30	10,15 "	11	45	
Krylbo.	13	1:sta	4,0 "	3		3,0 "	9		3:dje
		2:dra	7,0 "	2		7,0 "	10		
		3:dje	7,0 "	5		11,0 "	11		
Storvik.	14	1:sta	4,15 "	4		7,15 "	11		*3:dje
		2:dra	8,0 "	3		11,45 "	12	45	
Ockelbo.	5	1:sta	5,30 "	2		10,0 "	14	30	3:dje
Kilafors.	4	1:sta	4,30 "	6		10,30 "	12		3:dje
		2:dra	5,0 "	6		10,0 "	11		
		3:dje	8,0 "	2		6,30 "	8	30	

Årlig lön.				Extra personal.	Anteckningar.
480	540	600	660		
	6	13	26		* En tredjedel turvis endast hvar tredje.
	13	17	29		
	2				
	1	1			
	1				* Då tillfälle gifves för intagande af måltider.
	1	2			** En à två dagar i veckan börjar tjänstgöringen 8,0 f. m. Söndagen börjar tjänstgöringen 5,30 f. m. slutar 10,30 e. m. med 3 tim. rast.
	1	1			* Hvilket öferskrides i händelse af permission, bortbeordning m. m. Då endera har permission, eller sjukdomsfall inträffar, får den 2:dra tjänstgöra hvarje dag från kl. 5 f. m. till 11.45. e. m.
	1	1			
	4	5	15		* Då tillfälle gifves, för intagande af måltider.
	3	4	1		
	3	10			
	7	7			
	4	1			* Vid permission eller sjukdomsfall hvar 4:de.
		4			

*Bil. C.*

Till herrar riksdagsmän.

Sedan 1893 års kongl. jernvägskomité i oktober 1895 afgifvit underdånigt betänkande och förslag angående jernvägsadministrationen, innefattande bland annat förslag till nytt *aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar*, torde den nu församlade Riksdagen komma att efter af Kongl. Maj:t i öfverensstämmelse med sagda förslag gjord framställning i denna angelägenhet fatta beslut, hvarigenom aflöningsförhållandena vid statens jernvägar för en lång tid framåt fastställas.

Undertecknade, tillhörande den klass af jernvägens betjente, hvilka benämnas *kontorsbiträden*, kunna på grunder, som nedan angifvas, icke känna oss tillfredsställda med de bestämmelser rörande våra löneförmåner, som den kongl. komiténs förslag innehåller, hvarför vi härmed tillåta oss att, innan Riksdagen går att fatta sitt beslut, vördsamt fästa herrar riksdagsmäns uppmärksamhet på de omständigheter, som tala för ett bättre tillgodoseende af våra enligt vår mening måttliga anspråk, än i komiténs förslag kommit desamma till del; och våga tillika till benäget beaktande här framställa våra önskningsmål i den förhoppning, att herrar medlemmar i Riksdagens begge kamrar måtte vid aflöningsfrågans afgörande till desamma taga den hänsyn, som de kunna finnas förtjena. Den särskilda klass inom jernvägspersonalen, hvilken vi tillhöra, tillkom efter af dåvarande kongl. trafikstyrelsen gjord framställning genom Kongl. Maj:ts nådiga bref af den 30 december 1885; och syftet med tillskapandet af denna — kontorsbiträdenas — kategori var att i möjligaste vidsträckta mån ersätta stationsskrifvarne, hvilka tillhöra tjenstemannaklassen, med biträden af betjenteklassen, hvilka mot lägre aflöning skulle utföra stationsskrifvares arbete. Under det genom nämnda nådiga bref årsarfvodet för stationsskrifvare — fränsedt den ur denna klass utbrutna och högre aflönade gruppen »förste stationsskrifvare» — bestämdes till högst 1,800 kronor förutom den enligt nådiga brefvet af den 23 decem-

ber 1880 utgående inqvarteringsersättning, sattes kontorsbiträdenas arfvoden till lägst 600, högst 1,080 kronor, jemte beklädnad in natura och fri bostad eller i stället inqvarteringsersättning, bestämd, liksom stations-skrifvarnes, till 15 procent af arfvodet utom i Stockholm, Göteborg och Malmö, der sådan ersättning utgår med 20 procent. De hos *styrelsen* anställda kontorsbiträden åtnjuta emellertid icke fri bostad eller inqvarteringsersättning, liksom de ej heller hafva fri läkarevård, hvilken endast tillkommer de vid distrikten anställda tjenstemän, betjente och arbetare.

I sitt år 1892 till Kongl. Maj:t inlemnade underdåniga förslag till förnyadt aflöningsreglemente hade kongl. jernvägsstyrelsen funnit skäligt höja stationsskrifvarnes maximilön till 2,100 och kontorsbiträdenas till 1,200 kronor; hvarjemte en likformig inqvarteringsersättning af 20 procent af årsarfvodet föreslagits. Emellertid har 1893 års jernvägskomité visserligen biträdt styrelsens förslag att höja *stationsskrifvarnes* maximilön till 2,100 kronor, såvidt det nemligen rör de vid första, andra och tredje klassens stationer anstälde, äfvensom föreslagit att till 1,200 kronor höja de få hos styrelsen anställda kontorsbiträdens maximilön, men i öfrigt — fränset höjandet af stationsskrifvarnes minimilön till 1,080 kronor — låtit det förblifva vid de gamla arfvodena, således för alla vid distrikten anställda manliga kontorsbiträden 600 kronor minimi- och 1,080 kronor maximiarfvode. Dessutom skulle vi enligt komiténs förslag drabbas af en *minskning* i de förmåner, vi utom arfvodet åtnjuta, i det dels rätten till fria läkemedel skulle inskränkas, dels den genom kontant inqvarteringsersättning i allmänhet ingalunda uppvägda förmånen att erhålla bostad in natura för flertalet af oss skulle försvinna, dels de, som till äfventyrs finge fortfarande åtnjuta bostad in natura, skulle förlora den hittills dermed följande förmånen af fri vedbrand.

Bortser man från tillökningen med 120 kronor af de hos styrelsen tjenstgörande till endast 6 procent af hela antalet uppgående kontorsbiträdenas maximilön, en tillökning, som för öfrigt ingalunda motsvarar de liniepersonalen tillkommande förmåner af fri bostad eller hyresersättning samt fri läkarevård — så innebär jernvägskomiténs förslag en försämring af kontorsbiträdenas ställning, under det, såsom vi skola söka visa, förhållandena påkalla en förbättring deraf. För att riktigt kunna bedöma våra aflöningsförhållanden är nödigt att känna ej blott minimi- och maximiarfvodets belopp — resp. 600 och 1,080 kronor — utan ock sättet för arfvodets successiva stigande från det förra beloppet till det senare och utsigterna att kunna blifva delaktig af maximiarfvodet. Med afseende härpå är först att märka, att aflöningsreglementet helt och hållet saknar bestämmelser om tiderna för de här ifrågavarande löne-

förhöjningarnes inträde, hvarför vi hvarken kunna med säkerhet påräkna att efter viss tids oförvitlig tjenstgöring blifva uppflyttade i högre löneklass, ej heller ega visshet om att någonsin erhålla maximiarfvodet. Att äfven stor ojemnhet vid tilldelandet af förhöjdt arfvode härigenom möjliggöres, är uppenbart och framgår för öfrigt af den här bifogade öfversigt öfver kontorsbiträdenas arfvode, ålder och tjensteår. Den regel, som hittills tillämpats, synes vara, att arfvodesförhöjning med 5 kronor i månaden inträder efter i medeltal hvart 3:dje år, så att hela skalan från 600 till 1,080 kronors arfvode skulle genomlöpas på 20 till 25 år. Enligt nedanstående tabell utgör medeltalet af de 190 kontorsbiträdenas lefnadsår  $28\frac{3}{4}$ , medeltalet af deras ordinarie tjenstetid 6 år 10 månader och af deras aflöning kronor 708,91, hvilken sistnämnda siffra, om de hos styrelsen tjenstgörande frånräknas, får sänkas något.

Såsom af tabellen synes, finnes det en stor mängd vid distrikten anställda kontorsbiträden, hvilka efter nära 10 års ordinarie tjenstgöring och en uppnådd lefnadsålder af öfver 30 år ej hunnit till väsentligt högre arfvode än cirka 720 kronor.

I allmänhet äro kontorsbiträden personer, som vid unga år inträdt i jernvägens tjenst, börjande inom någon af de lägre betjeningsgraderna. Kontorsbiträden finnas nu, som oförvitligt tjenstgjort vid statens jernvägar i 18, 20 à 22 extra och ordinarie tjensteår sammanlagda, men som ändock icke uppnått högre kontant lön per år än 840 kronor och hvilka efter hittills följda löneförhöjningsgrunder skulle hafva att tjenstgöra ytterligare 14 år för att uppnå det nuvarande maximiarfvodet 1,080 kronor. I bästa fall ernår kontorsbiträde sin maximilön först vid en lefnadsålder mellan 40 och 50 år. Han har då i många fall en större eller mindre familj att försörja utan att i följd af sin i jernvägens tjenst strängt upptagna tid kunna genom arbete utom tjensten fylla den oundvikliga bristen i sina inkomster.

**Uppgift öfver medeltalet af Sveriges statsbanors kontorsbiträdens löner, ålder och ordinarie tjänsteår räknadt till och med år 1895.**

*A. Hvarje särskild afdelning för sig jemte hvar distrikt.*

Afdelningens namn.	Antal.	Lön.	Alder.	Tjänsteår.	
		kronor.	år.	år.	månad.
Byråafdelningen .....	4	765,00	26 $\frac{3}{4}$	5	—
Ban-       " .....	1	780,00	25 $\frac{1}{2}$	3	—
Maskin-   " .....	7	814,00	25 $\frac{1}{4}$	3	2
<i>Trafikafdelningen:</i>					
Styrelsen .....	7	711,30	25 $\frac{1}{2}$	6	2
Biljett- och formulärförrådet .....	3	760,00	25 $\frac{3}{4}$	5	9
1:sta distrikt öfre afdelningen .....	15	716,00	29 $\frac{3}{4}$	8	9
1:sta       "       nedre       " .....	13	706,20	28 $\frac{3}{4}$	6	7
2:a       "       "       " .....	19	701,10	29 $\frac{3}{4}$	7	6
2:a       "       öfre       " .....	20	708,00	28	7	4
3:e       " .....	24	682,12	28 $\frac{3}{4}$	6	1
4:e       " .....	9	646,60	26 $\frac{1}{2}$	5	9
5:e       " .....	39	723,30	30 $\frac{1}{4}$	9	7
6:e       " .....	19	607,89	25 $\frac{1}{2}$	4	9
Vännäs—Luleå—Gellivare .....	10	708,00	26 $\frac{1}{2}$	4	9
<i>B. Hela statsbanans kontorsbiträ-</i> <i>descorps sammanslagen</i> .....	190	708,91	28 $\frac{3}{4}$	6	10

Det torde vara uppenbart, att en förbättring i tillvarelsevilkoren, efter hvilken vi såväl som andra mindre välloftade väl ega rätt att sträfvä, är omöjlig under sådana löneförhållanden som de nu skildrade. Det torde icke heller kunna bestridas, att, fränsedt all dylik sträfvän, det blir svårt nog att under sagda förhållanden, i synnerhet om de, såsom komiténs förslag ger vid handen, skola ytterligare försämräs, nöjaktigt bestrida de alltjemt stigande lefnadsomkostnaderna. Det borde emellertid ligga lika mycket i det allmännas som i vårt enskilda intresse, att vi sättas i stånd att föra en dräglig och någorlunda bekymmerfri tillvaro, enär möjligheten dertill står i närmaste samband med tjänsteåliggandenas korrekta uppfyllande; hos dem som äro tryckta af bekymmer och fattigdom försvinner snart den spänstighet och det intresse för tjänsten, som för så ansvarsfulla platser som jernvägsmännens äro absolut nödvändiga.

Beträffande särskildt den af komitén föreslagna indragningen eller minskningen af vissa hittills åtnjutna förmåner, tillåta vi oss citera följande passus ur herrar öfverdirektören, numera landshöfdingen, friherre K. U. Sparres och öfverdirektör M. Hahrs behjertansvärda reservation mot komiténs beslut i denna del. De yttra: »Obestriddligt är väl, att man för att erhålla en god personal bör tillse, att dennas löneförmåner stå i skäligt förhållande till de fordringar man ställer på personalen, och det kan väl icke antagas annat, än att man haft denna grundsats för ögonen, när de nuvarande löneförmånerna beviljades. Men hur skall man då kunna tillstyrka, att löneförmåner, som under flera decennier ansetts behöfliga, nu skulle i vissa fall minskas, i några helt och hållet indragas? Och detta samtidigt med att fordringarna på personalen stegras med en alltjemt växande trafik. Lefnadsomkostnaderna kunna icke sägas vara minskade och icke heller fordringarne på lifvet.» Att för öfrigt vid kontorsbiträdes-befattningens inrättande och arfvodenas bestämmande den af herrar Hahr och Sparre uttalade grundsatsen om ett skäligt förhållande mellan löneförmånerna och de fordringar, som ställas på befattningens innehafvare, blifvit fullt iakttagna, våga vi betvifla och skola gifva skäl för detta vårt tvifvel. Vi kunna nemligen icke finna annat, än att en så öfvervägande hänsyn tagits till det med befattningarnas inrättande afsedda syftet att minska jernvägsförvaltningens utgifter, att man icke tillräckligt beaktat det med befattningarna förenade arbete och ansvar och de anspråk, som dessa ställa på sina innehafvare. Kontorsbiträdenas göromål och ansvar äro ju desamma som stations-skrifvarnes. Detta är ju också officiellt uttaladt såväl när kontorsbiträdes-corpsen bildades som senast i 1893 års jernvägskomités betänkande. Det är sålunda icke betjente- utan tjänstemannagöromål vi förrätta; de vid distrikten inom trafikafdelningen tjänstgörande kontorsbiträdena, d. v. s. nästan hela corpsen, hafva i allmänhet *uppbörd* om hand med dermed förknippadt ansvar och å de stationer, der stationsskrifvare ej finnas, få de på sitt ansvar fullgöra stationsinspektors tjänst, när denne under längre eller kortare tid är frånvarande, hvarför ock kontorsbiträde får lof att vara fullt kunnigt i att sköta Morse- och visaretelegraf samt ega samma kännedom om Kongl. Maj:ts taxor och reglementen som en tjänsteman. Att jernvägsstyrelsen i viss mån kommit till insigt om missförhållandet mellan kontorsbiträdenas aflöning och deras arbetsprestationer och ansvar, derom vittnar dess förslag år 1892 att höja vårt maximiarfvode till 1,200 kronor. Men 1893 års komité har ej ens i denna lilla mån velat medgifva tillvaron af det nämnda missförhållandet. Detta förefaller oss så mycket sällsammare, som komitén dels icke



haft något emot att höja minimiarfvodet för samtliga stationsskrifvare och maximiarfvodet för en stor del af dem, dels genom att höja maximilönen för öfverbanmästarne från 1,500 till 1,800 kronor på den grund, att dessa vid baningenjörs frånvaro skola fullgöra dennes tjänst, visat sig i visst fall hylla grundsatsen, att betjente, som fullgöra tjänstemannaåligganden, böra hafva högre aflöning. Vi inse naturligtvis, att syftet med befattningens inrättande gör det nödvändigt, att vårt arfvode är lägre än stationsskrifvarnes, på hvilkas allmänbildning man numera för öfrigt, då de tillhöra tjänstemannaklassen, har större anspråk; men genom att bevilja oss en förhöjning af såväl minimi- som maximilönen (eller med andra ord förhöjning af vårt arfvode i hvarje löneklass) med 120 kronor, så att vi finge börja med 720 kronor och sluta med 1,200 kronor, skulle berörda syfte ingalunda åsidosättas, enär vårt minimiarfvode ändock komme att understiga stationsskrifvarnes med 360 kronor och vårt maximiarfvode deras med 600 à 900 kronor. Åtgärden att ersätta stationsskrifvare med kontorsbiträden skulle ju i hvarje fall medföra en afsevärd besparing för staten. Vid en jemförelse mellan våra och öfriga betjentes löneförmåner, hvartill paragraf 5 af komiténs förslag till aflöningsreglemente erbjuder rikt tillfälle, faller det i ögonen, huru föga afseende man fäst vid vår ställning och våra åliggandens art, då vi, som tillhöra den högre betjeningen och förrätta samma arbete som de till tjänstemannaklassen hörande stationsskrifvarne, i löneförmåner äro likställda med eller till och med sämre lottade än flera af den lägre betjeningen. Hvad befodringsutsigterna beträffar, så ligger det i förhållandenas natur, att de hos styrelsen anställda kontorsbiträdena, hvilka äro främmande för allt hvad stationsgöromål heter, icke hafva någon möjlighet till befordran; hvad åter angår de å linien tjänstgörande, så saknas visserligen icke alldeles sådan utsigt, men den är ytterst ringa och blir naturligtvis än mindre, i den mån kontorsbiträdenas antal ökas. Stationsmästareplatserna — i sig sjelfva svagt aflönade, men lemnande tillfälle till biinkomster — erbjuda den enda vägen till befordran — men de besättas ju i allmänhet och torde ock framgent komma att till väsentlig del besättas med konduktörer, stationskarlsförmän och andra. I hvarje fall lära ej de kontorsbiträden, som lyckas vinna befordran till stationsmästare, erhålla sådana förr än efter 18 à 20 års tjänstgöring och då naturligtvis först till någon af de lägst aflönade bland dessa befattningar. Man har vid höjandet af stationsskrifvarnes lön fäst sig vid deras ringa utsigt till befordran; det synes, som om äfven med afseende på oss samma omständighet borde tagas i betraktande. En om-

ständighet, som icke direkt berör lönefrågan, men som är af stor vikt med hänsyn till tryggheten af vår existens, är, att vi innehafva våra befattningar blott på förordnande, så att vi när som helst kunna af för oss okänd anledning uppsägas. Menligheten af detta förhållande har förut vid flera tillfällen framhållits, senast af nuvarande civilministern herr v. Krusenstjerna och herr Simonson i en reservation vid jernvägs-komiténs betänkande, till hvilken vi tillåta oss hänvisa. På grund af hvad vi här anført, våga vi vördsamt påkalla herrar riksdagsmäns medverkan till främjande af följande önskningsmål:

- I. att minimilönen för samtliga kontorsbiträden höjes från nuvarande belopp 600 till 720 kronor per år;
  - II. att maximilönen för samtliga kontorsbiträden fastställas i enlighet med det af kongl. jernvägsstyrelsen år 1892 ingifna förslag till 1,200 kronor per år;
  - III. att i aflöningsreglementet bestämmelse inflyter om tiderna för de successiva arfvodeshöjningarna och helst så, att maximilönen för kontorsbiträdena skall erhållas efter 20 års ordinarie oförvitlig tjänst;
  - IV. att nuvarande förmåner af fria uniformspersedlar, bostad in natura, der tillgång på bostäder finnes, eller 20 procent hyresersättning i enlighet med kongl. jernvägsstyrelsens år 1892 ingifna förslag för alla, oberoende af tjänstgöringsort, måtte fastställas;
  - V. att, på förut anförda grunder och i betraktande af de dryga hyrorna och lefnadsomkostnaderna i hufvudstaden de inom styrelsens afdelningar tjänstgörande kontorsbiträden likställas med liniekamraterna hvad beträffar bostadsförmån (hyresersättning) och fri läkarevård;
  - VI. att våra befattningar måtte tillsättas medelst konstitutorial och icke såsom hittills på förordnande.
-

Bil. D.

Herr riksdagsman!

Enär kongl. jernvägskomitén genom sitt afgifna betänkande framkallat en synnerligen liflig rörelse bland statsbanornas personal till följd af föreslagna löneinskränkningar etc., hvarvid äfven lokomotivförare och eldares förmåner blifvit framhållna att förminskas, så hafva vi, med afseende fästadt derå, det detta betänkande möjligen under innevarande riksmöte komme att behandlas, dervid jernvägspersonalens existensförhållanden i sista instans skola afgöras, funnit oss nödsökade att hos eder, herr riksdagsman, vördsamt anhålla, att ni godhetsfullt, innan denna lönefråga afgöres, täcktes taga del af efterföljande skrifvelse, utgörande afskrift af en, med anledning af denna föreslagna förmånsnedsättning, till kongl. jernvägsstyrelsen framlemnad skrifvelse, i hvilken vi sökt belysa våra förhållanden i en rigtning, hufvudsakligast förestafvad af kongl. jernvägskomiténs uttalanden.

---

Till kongl. jernvägsstyrelsen, Stockholm.

På grund af erhållet uppdrag af statsbanornas samtliga lokomotivförare och eldare hafva undertecknade att till kongl. jernvägsstyrelsen framföra lokomotivmannens djupa vördnad och tacksamhet för den välvillighet, hvarmed kongl. jernvägsstyrelsen hittills omfattat och bevarat våra existensvilkor, hafvande vi så mycket större skäl till uttalandet af denna tacksamhetsyttring, då vi dels erinra oss kongl. jernvägsstyrelsens afgifna förslag till nytt aflöningsreglemente för statsbanornas personal och hvari våra samtliga löneklasser jemte öfriga fördelar fortfarande bibehållits, dels genom kännedom om den reservation, som med anledning af kongl. jernvägskomiténs föreslagna reduceringar i jernvägspersonalens förmåner afgifvits af ledamöterna i kongl. jernvägskomitén öfverdirektörerna herrar Hahr och friherre Sparre. På samma

gång kunna vi ej underlåta än att inför kongl. jernvägsstyrelsen framhålla det allmänna missnöje, som i anledning af kongl. jernvägskomiténs föreslagna, högst betydliga löneinskränkningar råder inom lokomotivförare- och eldarecorpsen i förening med sorg och bekymmer för framtida lefnadsutsigter, så mycket mer som föga utsigt finnes till ombyte af annat yrke bland de nu i tjensten varande medelåldrige män, till följd af redan brutna kropps- och själsförmögenheter.

Det har syns kongl. jernvägskomitén, som om lokomotivförarne äro väl högt aflönade, då tanken legat åt högsta arfvodet 1,800 kronor jemte inqvarteringsersättning och maximum af milpengar till ett belopp af 1,010 kronor för år och ingen hänsyn tagits till det ringa antal, som ega dessa båda maximibelopp förenade, ej heller till den korta tid, som högsta arfvode kan innehafvas af dem, hvilka nu eller hädanefter erhålla detsamma, och ännu mindre till de många år, som förarne åtnjuta arfvode efter de lägsta klasserna, och hade det varit önskligt, att, på samma gång kongl. jernvägskomitén uträknade medelbeloppet af milpengarna, samma förfaringssätt gjorts med arfvodet, så hade kongl. jernvägskomitén lätteligen funnit, att för förare utgör detta i medeltal för år 1895 i jemnt tal 118 kronor pr månad, hvilket med omkring 6 kronor öfverstiger det arfvode, som danska statsbanorna tilldela sina yngste förare; på enahanda grunder utgör medeltalet af eldarnes arfvode nära 70 kronor pr månad, hvilket i Norge ställer sig lika med dervarande arfvode för yngste eldare, men understiger det belopp, hvarmed Danmarks statsbanor ersätta sina likaledes yngste eldare.

Till stöd för sitt uttalande om lokomotivförarnes väl höga löneförmåner har kongl. jernvägskomitén påvisat förarnes låga bildningsgrad derigenom, att de jemförts med skickliga mekaniska verkstadsarbetare och med detta påpekande som basis föreslagit, som oss synes indirekt, att högsta löneklassen bör indragas samt direkt, att inqvarteringsersättningen och beloppet af milpengar böra nedsättas, och har på grund deraf förarnes löneinkomster, maximum beräknade, noggrant detaljerats till kännedom för riksdagsmännen m. fl., hvilka väl aldrig tillförene blifvit satta i tillfälle att så fullständigt kunna kontrollera icke allenast förarnes, utan äfven öfrige jernvägsmäns inkomster. Därför har också vid ett den 29 nov. sistlidna år härstädes hållet möte med förare och eldare i anledning af denna lönefråga detsamma uttalat, det en stor fara låge deruti, att kongl. jernvägskomitén på icke mindre än trenne ställen i sitt afgifna betänkande framhållit förarnes höga inkomster, och som kongl. jernvägskomitén icke belyser någon skilnad på en förares och verkstadsarbetares yrkesutöfning, så kunde lätteligen

de om jernvägsförhållanden mindre invigde riksdagsmännen icke heller finna något skäl till bibehållandet af våra löneinkomster, utan kanske med ledning af kongl. jernvägskomiténs påvisande härutinnan ännu mer kringskära våra förmåner.

Hvad jemförelsen med verkstadsarbetarne vidkommer, så fann förutnämnda möte sig berättigadt uttala, det föräres och eldares arbete under inga omständigheter kunde jemföras med arbetares än möjligen vid de tillfällen, då lokomotivpersonalen utför underhållsarbete å lokomotivet, då detta ej är i trafikens tjenst. Hvad lefnadsförhållandena vidginge såsom arbetstid, oregelbundna mål- och hvilotider, familjelifvets uppoffring, fördyrade lefnadskostnader, nattvak, till det yttersta drifven uppmärksamhet och försigtighet samt minutiös påpasslighet jemte juridiskt och moraliskt ansvar m. m., så vore icke den lugne mekaniske arbetaren den, som kunde tjena som komparativ, vare sig i yrkesutöfning eller löneersättning. Det torde väl ej vara mer än med full rättvisa förenligt, att den, nemligen lokomotivföraren, som af flera läkare dömts till andlig och kroppslig förkrympning samt förtidig död, allt vid en tidpunkt, då andra menniskor äro temligen kraftfulla och arbetsföra, skulle erhålla någorlunda skälig ersättning för sin ansträngande och ansvarsfulla befattnings, och vore det för öfrigt en vigtig faktor för allmänhetens säkerhet, att föraren icke under sin tjenstgöring nedtrycktes af ekonomiska bekymmer, utan med lif och intresse utförde sitt åliggande.

Hvad vår bildningsgrad vidgår, kunna vi ej annat än finna, det vi ega de kunskapsmått, som af kongl. jernvägsstyrelsen för närvarande fordras af statsbanornas lokomotivförare; att undervisningskurserna för förare äro indragna i brist på lärjungar kan ej undgås än beklagas, men torde skälen härtill få sökas äfvenså på andra håll än uteslutande hos personalen, af hvilka likväl de flesta sökt att genom sjelfstudium upphjelpa denna brist på de tekniska kunskaper, som visat sig vara i yrket önskvärda och betydelsefulla att ega.

Då kongl. jernvägskomitén jemfört oss med verkstadsarbetare, synes oss, som om kongl. jernvägskomitén bort berört någon tidpunkt, när denna komparativ vore fullständig, emedan vi måste finna, det vi i de flesta fall stå inunder deras löneförhållande.

Enligt tjenstgöringsreglementets bestämmelser för statsbanorna måste ju den, som aspirerar på lokomotivföraregraden, redan vara skicklig arbetare, innan han tillåtes beträda lokomotivet som eldare, för att under denna befattnings utbildas som förare, en yrkesutöfning, som icke någon som helst skicklig arbetare kan fullgöra förrän efter en

längre lärotid härför, och tillåtes icke heller under några omständigheter någon annan framföra jernvägståg vid statsbanorna än den, som härför eger nödiga insigter och praktik. Kongl. jernvägskomitén synes hafva den tanken om lokomotivförareyrket, att, endast en person är skicklig mekanisk arbetare, han utan vidare kan uppställas på lokomotivet som förare för att omedelbart lemnas förtroendet och ansvarigheten af resandes lif och gods samt jernvägens dyrbara materialier. För visso känna kongl. jernvägskomiténs alla ledamöter icke det förhållande, nemligen att många af dem, som åstunda befordran till förare, likvisst måst kvarblifva vid sin eldarebefattning, emedan de icke befunnits lämpliga till förare, ehuru de oaktadt detta kunnat vara mycket dugliga arbetare. Vi finna denna kongl. jernvägskomiténs jemförelse så mycket mindre på sin plats, som en skicklig mekanisk arbetare oafbrutet har en hög aflöning, då deremot den, som egnar sig åt förareyrket, har att i åratal uppföra sig som lärling för en ringa dagspenning och underkasta sig många mödor och försakelser, från hvilket den skicklige arbetaren är fri. Derigenom förblifver ock de kompetensbetyg, den förre sålunda genom sin praktiska utöfning presterar, betydligt dyrare än ett skolbetyg, hvilket senare skulle ställa honom vida högre i människovärde enligt kongl. jernvägskomiténs mening, och anse vi oss med fullt fog kunna jemställa förarne med kongl. flottans maskinister, ehuru förarnes yrke är mera vidtomfattande och mångsidigt.

En ordinarie eldarebefattning är ju en befordran från mekanisk arbetare och lokomotivförarebefattningen en befordran från eldare, ehuru först efter flera års förlopp kan erhållas sådan aflöning, som innehafves af den skicklige arbetaren, och torde det därför vara i fullgod ordning, att den, som befordras till lokomotivförare, efter några års dylik tjänst erhöles ett aflöningsbelopp, som öfverstiger den skicklige arbetarens, då den förre i regeln innehaft en lön, som i många år understigit den senares. Ett stort antal fall gifves, då arbetare från privat verkstad efter sökt anställning som eldareelev vid statsbanorna fått sin dagsinkomst derigenom betydligt reducerad och endast under förhoppning om högre lönevillkor i framtiden kunnat finna sig i de ekonomiska svårigheterna, ehuru de för många af dem blifvit både för svåra och för långa, att de icke sträfvat härmed, utan måst återgå till sitt förutvarande yrke.

Enär kongl. jernvägskomitén finner lokomotivförarne vara väl högt aflönade, då den betänker, att de ej stå på högre bildningsgrad än skicklige mekaniske arbetare, så skulle ju enligt kongl. jernvägskomiténs uttalande en befordran härtill endast innebära en förändring

af befattning utan högre löneersättning. Analogt härmed skulle äfvenså en stationsinspektor och en biljettförsäljare hafva att uppbära lika stora lönebelopp, enär de stå på samma bildningsgrad; befordran till inspektor skulle då endast förelägga vederbörande ökade bekymmer och ansvarighet, och för dylik befordran torde nog hvarje biljettförsäljare betacka sig. Att kongl. jernvägskomitén hyst sådan åsigt framgår åtminstone icke af dess betänkande, utan finnes tvärtom här i fråga om dessa senare befattningar, att befordran till betydelsefullare befattning skall åtföljas af högre löneinkomster, hvilket ju ock är i enlighet med alla rättsbegrepp och något annat förhållande ej gerna låter tänka sig; likväl har det icke af kongl. jernvägskomitén funnits fördelaktigt att tilllämpa detta på lokomotivförarebefattningen.

Hade hvarje mekanisk arbetare, som hängifver sig åt lokomotivförareyrket, icke någon utsigt att erhålla högre lön än den, som åtnjutes på verkstäder af de skickligaste arbetarne, vore fara värdt, att få personer af den kaliber, som nu eges af statsbanornas lokomotivförare, skulle aspirera på föraressysslan, med dess obehag, vedermödor och ansvarighet, hvilken senare ålägger förarne ersättningsskyldighet dels direkt, dels indirekt för den skada, som tillfogas den materiel, som honom blifvit satt i händer. Att lokomotivförarne och eldarne ej utföra sitt arbete under årets alla söckendagar i likhet med arbetarne och öfrig stationspersonal samt likväl uppbära dagspenning, torde nog häremot kunna invändas, men om beaktande tages till nödvändigheten för lokomotivpersonalen att på öfverligningsdagarne förskaffa både kropps- och själskrafterna välbehöflig hvila, hvilket för öfrigt ur säkerhetssynpunkt torde vara påkalladt, något, som för arbetaren icke erfordras utöfver hans tillräckliga hvilotid, dels hvarje natt, dels hvarje helgdag, så torde denna invändning kunna bemötas med, det icke någon vid jernvägar anställd personal ödelägger under sitt arbete sådant mått af kropps- och själsförmögenheter som lokomotivpersonalen, hvilken för öfrigt intar högsta procentantalet i dödlighetsstatistik bland jernvägspersonal, och har ju detta i någon mån af kongl. jernvägskomitén beaktats, då den föreslagit 5 års nedsättning i ålder vid tågpersonalens pensioneringstid.

Visserligen kan för utomstående och särskildt för kongl. jernvägskomitén 1,800 kronor i fast arvode för en lokomotivförare tyckas vara väl högt tilltaget, men om nödig hänsyn tages till det lilla arvode, som utgår till lokomotivföraren vid hans befordran härtill, samt äfvenså till den långa tid, han som extra eldare förut tjenstgjort med en dagspenning af 2 högst 2,25 kronor pr dag för att sedermera efter 5 à 8

års dylik tjänst vinna befordran till ordinarie eldare med ett arfvode af 720 kronor pr år, dervid dagspenningen endast ökats till 2,40 pr dag, 20 procent inqvarteringsersättning härå inbegripen, likväl icke pensionskasseavgifter, och dagspenningen vidare ej ökas mer än med 20 öre efter respektive 2, 5, 9 och 14 år, vid hvilken senare ordinarie tjänsteålder ännu ej mer än 3,20 kronor pr dag erhålles, enligt 960 kronors arfvode pr år, så hade kongl. jernvägskomitén, på samma gång den funnit 1,800 kronor i arfvode väl högt, äfven enligt vårt förmenande bort finna 960 kronor i arfvode för en lokomotivförare och 720 kronor i arfvode för en eldare såsom alldeles för lågt, i all synnerhet som kongl. jernvägskomitén förordnat reducering i milpenningbeloppet.

Att under nu rådande förhållanden de erhållna milpenningarne betydligt upphjelpit såväl lokomotivförares som eldares ekonomiska ställning, är ett faktum, men då nu af kongl. jernvägskomitén är föreslaget att minska maximum af milpenningar, som nu tilldelas lokomotivförare till hälften af detta belopp, så beröfvas ju ock analogt härmed äfven eldarne hälften af denna biinkomst, som varit absolut nödvändig för deras oundgängliga behof. Eldarnes löner, som i allmänhet äro för låga i förhållande till deras arbete och lefnadsomkostnader, och om hvilket arbete med fog kan sägas vara det mest sträfsamma bland dem, som förekomma i jernvägsdrift, tillåta icke någon som helst reducering, såvida ej formlig brist på det nödvändigaste skall uppstå. Huru måste icke eldaren redan nu från första dagen, han beträder lokomotivet, kämpa med ekonomiska svårigheter genom den förökning och förbättring, som fordras dels i hans klädedrägt, dervid verkstadshabiten icke lämpar sig för resor å lokomotiv, dels i hans lifsmedel, som för hans befattning stiger oerhördt högre än inkomsterna, hafvande de vidare att laborera med skuldsättningar, särskildt i större städer, i många år under förhoppning att endast i framtiden, då de som förare kunna komma i åtnjutande af de högre arfvodesklasserna, nå en inkomst, som står i skäligt förhållande till de utgifter, hvilka enligt platsens natur ställa sig betydligt öfver den vanliga verkstadsarbetarens. Kongl. jernvägskomitén hade därför af billighetsskäl bort med borttagandet af klasserna 720 och 780 kronor samt lägsta eldarearfvodet till 840 kronor för år och med borttagandet af 960 och 1,080 kronor i arfvode för lokomotivförare satt detta arfvode till 1,200 kronor för år, enär väl föga troligt är, att någon särskild ersättning för minskade inkomster för lokomotivförare och eldare icke ifrågakommer, och har ju kongl. jernvägskomitén i detta fall icke heller föreslagit någon dylik ersättning.



Som af kongl. jernvägskomiténs betänkande tydligt framgår, att till dess förfogande och påseende förelegat en större del, för att ej säga personalens alla detaljförhållanden såväl i skyldigheter som rättigheter, synes kongl. jernvägskomitén likväl ej beaktat, dels att lokomotivförare och eldares frånvaro från hemmet betydligt öfverskrider den öfriga tågpersonalens, enär de förre mera allmänt kunna å vissa tider beordras tjenstgöra å orter så belägna, att tillfälle till vistelse i hemmet icke kan ernås under flera månader, något som ej gerna i så stor skala förekommer för öfrig tågpersonal, dels att ingen tågpersonals tjenstgöring är af sådan natur, att den i särskilda nödfallsomständigheter, såsom vid svårt snöväder, större trafik etc. etc., kan utsträckas till så stort antal timmar i följd, som lokomotivförare och eldares, hufvudsakligast beroende deraf, att de sistnämdes befattningar icke så lätt kunna ersättas som de, hvilka utöfvas af öfrig tåg- och stationspersonal, hvarvid mångenstädes stationsinspektorsysslan bestrides af stationskarlen, tågbefälhafvarens likaledes af stationskarlen eller kontorsvakten, då deremot lokomotivföraren icke kan ersättas hvarken af stationsinspektoren eller tågbefälhafvaren, icke ens af den skicklige mekaniske arbetaren, och hade ju detta äfven i icke ringa grad bort föranleda kongl. jernvägskomitén som skäl till bibehållandet af våra löneinkomster.

Enär kongl. jernvägskomitén i sitt afgifna betänkande berör åtskilliga jernvägsdetaljer vid flera utländska banförvaltningar och deribland äfvenledes derstädes rådande aflöningsförhållanden för personalen, dock utan angifvandet af de belopp, som tilldelas de olika tjensteinnehafvarne, fins fullt skäl antaga, det kongl. jernvägskomitén nogsam, med kännedom om dessa respektive summor, undvikit beröra desamma, af de motiv, att de, om de publicerats, i endast ringa mån kunnat tjena som stöd för kongl. jernvägskomiténs föreslagna inskränkningar i härvarande betjenings löneförmåner. Vi finna så mycket mera stöd härför, som med ledning af de källor, hvilka stått oss till buds, det vill synas, som om hvarken Norge, Danmark, Tyskland eller Schweiz lemna sina lokomotivförare och eldare lägre inkomster än vid svenska statsbanorna, enär vid Norges statsbanor lokomotivförare erhålla ett arfvode af lägst 1,050 kronor och högst 1,950 kronor och eldare lägst 840 kronor, högst 1,080 kronor pr år; i Danmark utgå samma respektive arfvoden med lägst 1,350 kronor och högst 1,800 kronor för lokomotivförare och med lägst 850 kronor och högst 1,200 kronor för eldare; förarens inkomster pr månad kunna derstädes uppgå till 250 kronor, eller 3,000 kronor för år; i Tyskland uppgår lägsta arfvodet till om-

kring 1,200 kronor och det högsta till 2,200 kronor för år, hvilket i förening med milpenningar och dylikt stiger till 3,000 kronor pr år för lokomotivförare; i Schweiz är lägsta arfvodet 1,210 kronor och det högsta 1,945 kronor pr år, men som milpenningar, kolpremier och dylikt äro der temligen höga, så kunna lokomotivförarne derstädes nå en inkomst af omkring 3,500 kronor om året. Dessutom vill det synas, som om de högre löneklasserna derstädes, oafsedt att de lägsta ej obetydligt öfverstiga härstädes utgående lägre arfvoden, kunna uppnås efter färre tjänstår än här.

Som med allt fog kan antagas, att pligttroheten och ansvarsskyldigheten icke gerna kan vara större för personalen i dessa länder än i Sverige, och det med ledning af statistiska uppgifter visats, att, hvad jernvägarnas rentabilitet i Sverige, Norge och Danmark beträffade, Sverige då intog första platsen, ett sakförhållande, som blifvit af herr civilministern framhållet för Riksdagens ledamöter år 1895, så kunde icke förutnämnda mötesdeltagare finna något som helst afgjordt skäl, hvarför deras löneförmåner jemte öfriga fördelar skulle minskas utan något vederlag. Förr egde hvar och en inom vårt fack förhoppning att från de otillräckliga lägre arfvodena, hvilka då likväl ej voro så låga som nu, oaktadt rådande billigare existensförhållanden, snart nog kunna erhålla förflyttning såväl till högre befattning som högre arfvoden och derigenom jemförelsevis fort nog nå sådan inkomst, som motsvarade deras arbete och lefnadsbehof, då deremot nu, ehuru lefnadsomkostnaderna i allmänhet stigit i icke ringa grad, tjänstgöringen ökats till längre frånvaro från hemmet etc., föga utsigt genom kongl. jernvägskomiténs försorg finnes att nå sådana inkomster, som möjliggöra corpsens bevarande från demoralisering. Enär böneskrifter i vördsamhet och underdånighet förut framlemnats till kongl. jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t, som ock i nåder remitterat den senare af skrifterna till kongl. jernvägskomitén, hyste vi den största förhoppning om en för oss lycklig lösning af lönefrågan, men hafva vi genom den senares uttalande härutinnan funnit oss grymt besvikna. Kongl. jernvägskomitén har tvifvels utan hyst den tanken, att mången får och måste söka sin bergning med mindre löner än lokomotivförare och eldare, och torde ju detta i och för sig vara fullkomligt sant, men tyckes det för kongl. jernvägskomitén varit en mycket enkel sak att föreslå reducerade inkomster för en personal, hvilken kongl. jernvägskomitén icke tillhör och ej heller står i närmare beröring med.

Dessutom kan ej undgås än påpeka, det i bestämmelsen om uniformspersedlarna stå förare och eldare upptagna bland dem af betje-

ningen, som erhålla full mundering, och kan ju äfven detta bland riksdagsmännen tolkas, som om äfven full uniform eller beklädnadsersättning tilldelas lokomotivpersonalen och sålunda betraktas som större förmån, än hvad i verkligheten utgår.

Att kongl. jernvägskomitén sökt indraga statsbanorna i den konkurrensstrid, som råder bland öfriga privata industriella verk, finna vi helt tydligt; men vilja vi härmed uttala vår allvarliga protest; oss synes det ej fullt värdigt att föreslå statsverket sådana åtgärder, som till betryggandet af statsbanornas större afkastning skall försämra personalens ekonomiska ställning. Vi finna, att statsbanorna spridt en sådan stor välsignelsebringande verksamhet öfver hela vårt land, hvars allmänhet jemte deras förnödenheter blifvit med sådan säkerhet och noggrannhet transporterade, att om denna allmänhet med några få ören pr capita ännu ett par år understöder denna viktiga statsinstitution, som i inre förhållande icke kan jemföras med bolagsbanor, tro vi för visso de utan tvekan uppföra detta, undantagandes de om jernvägsdriftsförhållanden ej fullt kunnige klandersjuka, på det att samma goda driftförhållande vid statsbanorna framdeles må fortfara. Att genom tidernas lopp erfarenhet kan samlas af dem, som syssla med jernvägsindustri, till genomförandet af en eller annan för verket fördelaktig reform, vilja vi lika litet som någon annan förneka, men torde ibland sådana reformer personalens försämrade löneförmåner icke kunna inregistreras, och anhålla vi därför till sist vördsamt få utbedja oss tillåtelsen att fortfarande få vara inneslutna i kongl. jernvägsstyrelsens välbevågenhet och hägn, nogsamt då vetande, att vi genom kongl. jernvägsstyrelsens bemedling kunna få förhindradt, att den af kongl. jernvägskomitén föreslagna »basis» för upphjelpandet af statsbanornas rentabilitet icke må för jernvägspersonalen blifva »brist och försakelser».

Stockholm den 31 januari 1896.

Vördsammast enligt uppdrag  
centralstyrelsen för  
statsbanornas lokomotivförare- och eldare-förening.

<i>E. Almgren,</i> lokomotivförare.	<i>Fridolf Hjertqvist.</i> lokomotivförare.	<i>C. J. Sundqvist.</i> lokomotivförare.	<i>J. A. Björkdahl,</i> lokomotivförare.
--	--	---	---

<i>W. Norrman,</i> lokomotivförare.	<i>C. G. Näs,</i> lokomotivförare.	<i>J. A. Stål,</i> lokomotivförare.
--	---------------------------------------	--

Komiterade.

Med anledning af föregående skrifvelse tillåta vi oss koncentrera våra framställningar i följande punkter:

a). att Kongl. Maj:t i till 1872 års Riksdag aflåten proposition yttrat, att med undantag af verklig krigstjänst näppeligen någon statens tjänst torde förorsaka så talrik och så tidig otjenstbarhet som jernvägstrafiktjensten;

att läkarevetenskapen funnit, att bland jernvägspersonalen lokomotivförarne äro de, som hårdast drabbas af denna tjänst och derigenom tidigast blifva otjenstbara;

att genom lokomotivförarens intresse för sitt yrke, genom klokhet, rådighet och mod från hans sida många olyckshändelser afvärijts och, der de inträffat, de till sina dimensioner förminskats genom hans vaksamhet och uppfattningsförmåga;

att lokomotivförare och eldare äro de, som vid möjligen inträffande jernvägsolycka i första hand hafva att riskera lemmar och lif;

att de flesta instruktioner och bestämmelser för bantågens säkerhet äro underkastade lokomotivförarens uppmärksamhet och pligttrohet;

att lokomotiveldares arbete är det mest slitande och ansträngande, som kan uppletas i jernvägsdrift;

b). att kongl. jernvägskomitén funnit sig föranlåten likställa lokomotivförare med — låt vara — andra skickliga mekaniska verkstadsarbetare, vittnar säkerligen icke om fullkomlig sakkännedom, ty den mekaniske maskinarbetaren för ju icke något jernvägståg, ej heller ansvarar därför, han sköter ej ens ett lokomotiv eller bär ansvar därför, utan endast arbetar på detsamma, då det af lokomotivföraren är anmaldt till reparation, och detta under förmans ledning och ansvar, då deremot enligt tjänstgöringsreglementet lokomotivföraren är ensam ansvarig för lokomotivets skötsel och vård som ock för tågets säkra förande och bestämda hastighet och ankomst i rätt tid;

att det af kongl. jernvägskomitén påvisade maximum af milpenningar, 1,010 kronor år 1892 för lokomotivförare, endast kunnat uppnåtts af några få och endast på grund af öfveransträngande tjänstgöring i förening med gynsamma trafikförhållanden;

att kongl. jernvägskomitén uttalat, att förmånen af bostad in natura är en vida större förmån än den kontanta inqvarteringsersättningen; häraf torde framgå, dels att inqvarteringsersättningen vore för låg, dels att lokomotivförare och eldare i detta fall äro sämre lottade, enär endast 2,5 procent af dem under år 1895 åtnjutit förmånen af bostad in natura;

att lokomotivförare och eldare icke i likhet med öfrig jernvägs-

betjening (undantag: stationsmästare, kolvakten och putsare) åtnjuta förmånen af fri beklädnad eller beklädnadsersättning (96 à 120 kronor årligen) utan erhålla i detta fall endast mössa och pels till låns;

c). att lokomotivförarens och eldarens arbete och ansvarighet betydligt förökats under senare åren till följd af stegrad trafik, sämre bränsle (svenska stenkol) ökad tåghastighet och skärpta bestämmelser;

att lokomotivförarens och eldarens tjänsteturer emot öfrig tågpersonals äro i allmänhet utsträckta till längsta frånvaron från hemmet, hvarför de, emedan många svårigheter och omständigheter möta mot medförandet af tillräckliga förråd af näringsmedel, mest äro hänvisade till jernvägsrestaurationerna för intagande eller hemtande af sina måltider, hvilka pr dag och tredje klass billigaste pris betinga minst 2 (två) kronor för ingalunda utsökta varor, hvilket pris dock i många fall öfverstiges, särskildt å de norr om Stockholm belägna restaurationerna; och kan således ej heller härutinnan några jemförelser göras med sådana yrkesutöfvare, som hafva arbete eller tjänstgöring invid sina hem;

att lokomotivförarens och eldarens sysselsättning är af sådan natur, att de fordra ett närande underhåll, om de, utsatta för väderlekens alla vexlingar, skola hafva utsigt att uthärda med det ansträngande arbetet, varierande å de olika tågen, under normala förhållanden från 8 till 17 timmar, hvilka i vissa fall obegränsadt kunna utsträckas.

Ofvanstående punkter torde till någon del belysa lokomotivpersonalens lefnadsförhållanden och till fullo, att lokomotivförarens befattning kräfver större ansvar än mången tjänstemans med högre aflöning, och våga vi därför hoppas, att ni, herr riksdagsman, efter tagen kännedom af vår skrifvelse, tacktes finna befogenheten af denna framställning. Hysande den förhoppning att i eder få påräkna ett verksamt stöd för bibehållandet af nuvarande förmåner, anhålla vi vördsamt att genom eder, herr riksdagsman, bemedling få emotse:

»1:o bifall till den af kongl. jernvägskomitéledamöterna, öfverdirektörerna herrar Hahr och friherre Sparre, afgifna enskilda mening, bifall till den af ledamöterna i samma komité, herrar von Krusenstjerna och Simonson, anförda enskilda mening, angående jernvägspersonalens tillsättande medelst konstitutorial, hvilka meningar återfinnas i ofvan nämnda komités betänkande; bifall till komiténs förslag om tågpersonalens afgång ur tjensten vid 60 års ålder;

2:o sådan förändring af föreslagna nya lönereglementet, att lägsta lokomotivförarearfvodet bestämmes till 1,200 kronor för år och lägsta eldarearfvodet till 840 kronor för år;

3:o att lokomotivförare och eldare efter 15 (femton) års oförvitlig

tjenst må, i likhet med dem som äro föreslagna uppbärandet af fasta arfvoden, kunna uppnå de högsta förmåner, som enligt gällande bestämmelser tilldelas de respektive befattningarna, dock så, att högsta lokomotivförareaflöning ej ställes svåråtkomligare, än att densamma kan erhållas så lång tid före pensionsålderns inträdande, att pension, beräknad efter denna aflöning, kan förvärfvas.»

Stockholm i mars 1896.

*Erik Almgren,* lokomotivförare. *Fridolf Hjertqvist,* lokomotivförare. *C. J. Sundqvist,* lokomotivförare. *J. A. Björkdahl,* lokomotivförare.

*W. Norrman,* lokomotivförare. *C. G. Nääs,* lokomotivförare. *J. A. Stål,* lokomotivförare.

Komiterade.