

N:o 37.

Ank. till Riksd. kansli den 5 februari 1901, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om inrättande af nya tjänster vid statens jernvägar samt om löneförbättring för vissa grupper af den derstädes anställda personalen än äfven inom Riksdagen väckta motioner i sistnämnda hänseende.

(R. A.)

I.

Inrättande af nya tjänster vid statens jernvägar.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl Maj:t under sjette hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar må uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän, nemligen:

inom styrelsen:

två notarier; och

vid distrikten:

två distriktschefer,
två bandirektörer,
två maskindirektörer,

två trafikinspektörer,
 två distriktssekreterare,
 sju baningeniörer,
 två distriktskassörer,
 två verkstadskamrerare,
 två förrådsförvaltare,
 tre maskininspektorer,
 tre verkmästare,
 två telegrafinspektorer,
 två byråassistenter;

att af desse tjenstemän följande må anställas redan under år 1901, nemligen: en distriktschef, en bandirektör, en maskindirektör, en distriktssekreterare, en distriktskassör, en verkstadskamrerare, en förrådsförvaltare och en telegrafinspektor;

samt att de i aflöningsreglementet för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar intagna bestämmelser om tilläggsarfvoden till fasta arfvoden må ändras sålunda, att särskilda tilläggsarfvoden efter 500 kronor för år tillkomma distriktschefer och trafikinspektörer äfvensom 1 maskiningeniör, samt att stationsinspektor, som tillika är tågdirigent, kan erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 300 kronor för år.

Beträffande flertalet af de nu föreslagna nya tjenstebefattningarna, grundar sig framställningen om deras inrättande på den förutsättning, att de fyra distrikt, i hvilka statens jernvägar nu äro indelade, skulle ökas med ytterligare två. Med afseende å denna fråga meddelas uti det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 11 sistlidna januari hufvudsakligen följande.

*Ang. två nya
 distrikt.*

Den af Kongl. Maj:t den 2 juni 1893 tillsatta så kallade jernvägs-komitén, som den 24 oktober 1895 afgaf sitt betänkande angående jernvägsadministrationen, framstälde deruti, förutom annat, förslag till instruktion för jernvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar samt förslag till aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar. Dessa förslag hvilade på förutsättningen af sådan förändrad organisation af statens jernvägars förvaltning, att, för införande i samma förvaltning af decentralisation, i spetsen för hvar och ett af de distrikt, i hvilka statens jernvägar indelades, skulle stå starkt organiserade distriktsförvaltningar, bestående af en distriktschef, som tillika skulle vara föreståndare för administrativa och trafikafdelningarne, äfvensom en bandirektör och föreståndare för banafdelningen samt en maskindirektör och föreståndare för maskinafdelningen.

Till stöd för sitt förslag i fråga om organisationsförändringen anförde komitén, bland annat, att derest detta förslag bifölles, skulle styrelsen i distriktsförvaltningarnas framställningar och utredningar erhålla ett betydligt säkrare underlag för sina beslut, särskildt i de svårlösta taxe- och trafikfrågorna. De kraftigare distriktsförvaltningarna skulle nemligen kunna, en hvar inom sitt område, i grunden lära känna alla der rådande, jernvägsdriften berörande förhållanden samt dels sjelfva vidtaga, dels ock hos styrelsen föreslå nödiga åtgärder till främjande af rörelsen i dess helhet. Den af behofvet påkallade, mera ingående inspektion, som distriktsförvaltningarna, rätt organiserade, kunde åstadkomma, skulle vidare, enligt komiténs åsigt, vara egnad att leda till afhjelpande af eventuella missbruk i förvaltningen samt framför allt till åstadkommande af en icke allenast verksammare, utan äfven billigare linieförvaltning. I detta sistnämnda hänseende ville komitén särskildt påpeka, att, om en sammanhållande kraft funnes inom distriktet, som kunde göra sig noga underrättad om tjensteförhållandena derinom, sådana de faktiskt gestaltade sig, detta måste leda till en större samverkan afdelningarna emellan än den, som för det dåvarande egde rum.

Komitén fann dock en gifven förutsättning för inrättandet af dylika med större myndighet utrustade och på angifvet sätt sammansatta distriktsförvaltningar vara, att distriktet erhöles en relativt stor omfattning och följaktligen blefve få till antalet. I annat fall blefve nemligen apparaten allt för tung och kostsam, på samma gång det blefve svårare att bevara den behöfliga enheten inom förvaltningen; och föreslog derfor komitén, att statsbanan — deruti inberäknad den så kallade vestkustbanan, som Kongl. Maj:t och Riksdagen beslutit att för statens räkning förvärfva, men som då ännu ej införlivats med statens jernvägar — skulle indelas uti *fyra* distrikt.

Komitén anmärkte emellertid, att det vore ganska ansenliga sträckor, som de nya distriktsförvaltningarna skulle ega att hvar för sig omhänderhafva. I all synnerhet gälde detta om förvaltningen i norra distriktet, men vore dervid att märka, att trafiken inom detta distrikt vore så relativt svag eller, der, såsom på Gellivarebanan, detta icke vore fallet, så ensartad, att några betänkligheter mot den för distriktet föreslagna omfattningen icke syntes komitén böra möta, allra helst med den uppdelning af distriktet i särskilda trafiksektioner, komitén tillika föreslagit.

Vid afgifvande den 30 januari 1896 af utlåtande öfver komiténs ofvan omförmälda betänkaende yttrade jernvägsstyrelsen i fråga om den

af komitén föreslagna distriktsindelningen, att det icke kunde vara annat än med tvekan, som styrelsen biträdde förslaget att inskränka distriktens antal till fyra. I en af styrelsen aflåten skrifvelse den 26 november 1892 med förslag till nytt aflöningsreglemente hade styrelsen visserligen framhållit, att en af de väsentligaste förutsättningarna vid detta förslags uppgörande varit, att trafikdistrikten skulle minskas i antal och ökas i omfång, men dels hade statsbanenätet sedan dess icke obetydligt utvidgats, och dels vore den af komitén ifrågasatta begränsningen från sju distrikt — bandelen Vännäs—Luleå—Gellivare dervid räknad såsom särskildt distrikt — till fyra väl långt gående. I sakens dåvarande läge ansåge sig styrelsen emellertid icke böra motsätta sig ett försök med linieförvaltningens ordnande på fyra distrikt, men skulle efter någon tids erfarenhet befinnas oundgängligen nödigt att öka distriktens antal, skulle styrelsen icke underlåta att till Kongl. Maj:t göra den framställning i sådant syfte, hvartill förhållandena då kunde föranleda.

Genom Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut bifölls hvad komitén föreslagit i fråga om förändrad organisation af statens jernvägars förvaltning och statsbanenätets indelning — dervid dock Riksdagen uti sin den 18 maj 1897 till Kongl. Maj:t aflåtna skrifvelse i ärendet karakteriserade de ifrågasatta och af Riksdagen i princip antagna organisationsförändringarna såsom ett *försök* med tillämpandet af en något utsträckt decentralisation inom förvaltningen — och blefvo samma organisationsförändringar genomförda genom den af Kongl. Maj:t den 15 oktober 1897 utfärdade instruktion för jernvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar och det af Kongl. Maj:t samma dag utfärdade aflöningsreglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar, hvarjemte Kongl. Maj:t nyssnämnde 15 oktober faststälde distriktsindelning vid statens jernvägar, enligt hvilken, såsom komitén föreslagit, statens jernvägar indelades uti fyra distrikt.

Efter sistnämnda dag hafva genom Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut för statens räkning dels förvärfvats bandelen Örebro—Frövi, dels ock i sammanhang dermed öfvertagits trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg, hvarförutom banlinierna Boden—Niemisel och Krylbo—Frövi blifvit färdigbyggda och öppnade för allmän trafik; och sedan Kongl. Maj:t genom särskilda beslut den 30 december 1899, den 28 september 1900 och den 7 december samma år förordnat rörande ofvannämnda nytillkomna bansträckors införlifvande med förutvarande distrikt, var vid nästlidna års slut det jernvägsnät, som statsbaneförvaltningen hade att trafikera, fördeladt å de fyra distrikten på följande sätt:

Första distriktet, med hufvudstation i Stockholm:

linierna Stockholm—Hallsberg med sidobanan till			
Södertelge	201	km.	
Stockholm—Ånge med sidobanan till Värtan	491	”	
Kilafors—Stugsund	36	”	
Ljusdal—Hudiksvall	62	”	790 km.

Andra distriktet, med hufvudstation i Göteborg:

linierna Göteborg—Örebro	284	km.	
Örebro—Frövi	25	”	
Frövi—Krylbo	107	”	
Örebro södra—Svartå	49	”	
Falköping—Nässjö	112	”	
Sköfde—Karlsborg	44	”	
Laxå—riksgränsen med sidobanan till			
Fryksta	213	”	
Hallsberg—Mjölby	96	”	930 km.

Tredje distriktet, med hufvudstation i Malmö:

linierna Malmö—Katrineholm	484	km.	
Arlöf—Billesholms grufva	55	”	
Landskrona—Engelholm	49	”	
Helsingborg—Göteborg med sidobanan Ås-			
torp—Höganäs	272	”	860 km.

Fjerde distriktet, med hufvudstation i Östersund:

linierna Sundsvall—riksgränsen	363	km.	
Bräcke—Sollefteå	145	”	
Långsele—Vännäs	211	”	
Mellansel—Örnsköldsvik	29	”	
Vännäs—Umeå	31	”	
Vännäs—Luleå	323	”	
Boden—Malmerget med sidobanan till			
Koskullskulle	184	”	
Boden—Niemisel	32	”	1,318 km.
			<u>Summa 3,898 km.</u>

Enligt Kongl. Maj:ts och Riksdagens under de senare åren fattade beslut kommer emellertid statsbanenätet att ytterligare ökas, nemligen

under år 1902 med linien Niemisel—Ytter Morjärv om 41 kilometer och med utgången af samma år med linien Gellivare—riksgränsen om 230 kilometer, hvartill kommer längdbanan genom Bohuslän, hvilken torde kunna beräknas få en längd af 169 kilometer.

Då jernvägsstyrelsen i skrifvelse af den 9 november 1899 hos Kongl. Maj:t anmälde behovet af vissa nya tjenstemän, nemligen inom styrelsen två byrådirektörer och en byråingeniör samt vid distrikten två baningeniörer — befattningar, hvilkas inrättande ock medgafs af 1900 års Riksdag i enlighet med Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning — framhöll styrelsen tillika, att för statsbanornas behöriga skötsel en ytterligare ökning i antalet med fast arvode aflönade befattningar inom kort blefve erforderlig. Med den i och för sig oväntade tillväxt i rörelsen, som sedan 1896 års början inträdt, hade det nemligen redan visat sig, att distrikten vore för stora till omfånget för att vederbörande afdelningsföreståndare skulle kunna på ett fullt effektivt sätt fullgöra de åligganden, som enligt den nya organisationen tillkomme dem, och efter den utvidgning af statsbanenätet, som förestode, blefve naturligen en ökning af distriktens antal än oundgängligare.

Under åberopande af hvad styrelsen i sin berörda skrifvelse yttrat, har styrelsen i skrifvelse af den 25 oktober 1900 vidare anført, att den erfarenhet, som yttermera vunnits, stärkt styrelsen i den öfvertygelsen, att afdelningsföreståndarnes i distriktsförvaltningarne arbetsområden redan nu vore alldeles för omfattande för att vederbörande skulle kunna på ett fullt tillfredsställande sätt och med den skyndsamhet, som ärendenas natur i allmänhet kräfde, fullgöra den mångfald göromål, som enligt den nya organisationen åläge dem. Jemte det antalet skrif- och andra byrågöromål i väsentlig grad ökats, särskildt på grund af det större samarbete afdelningarna emellan, som den nya organisationen afsett att åstadkomma, förutsatte samma organisation en kraftig inspektion af och tillsyn öfver linien, men härtill gifves i de flesta fall föga tillfälle, då inspektionsresorna i följd af de stora afstånden toge allt för lång tid i anspråk och vederbörande vid hemkomsten vanligen funne så många under tiden inkomna ärenden, att, om den härigenom uppkomna balansen skulle bortarbetas, detta med nödvändighet kräfde ett uppskjutande af en eljest önskelig fortsatt linietillsyn.

Att det undanskjutande af inspektionsskyldigheten, som sålunda för närvarande egde rum, skulle vara till men och skada inom ett verk af statsjernvägarnes natur och omfattning samt med dess talrika personal, låge i öppen dag. Särskildt med hänsyn till personalfrågorna syntes det vara af synnerlig vigt, att jemväl det högre befalet komme ut på linien, så att erforderlig personalkänedom vunnnes.

Då längden af de nya statsbanelinier, som från och med år 1900 successivt tillkomme, redan i och för sig så godt som representerade ett nytt distrikt, ansåge styrelsen, att dess begäran att för den enbart genom trafiktillväxten uppkomna arbetsökningen erhålla ännu ett distrikt borde synas helt naturlig, allra helst om den tvekan, med hvilken styrelsen från början biträdde förslaget att försöksvis förvalta statsbanorna på allenast fyra distrikt, toges i betraktande.

Till belysande af, huru betydande trafiktillväxten och den deraf förorsakade ökningen i arbetet varit under sistförflutna årtiondet, har styrelsen hänvisat till en tabell, som finnes införd å sid. 112 och 113 i statsrådsprotokollet.

Styrelsen har vidare framhållit, hurusom de svårigheter för förvaltningens behöriga handhavande, som i mån af trafikens tillväxt och statsbanenätets ökning allt mera gjorde sig gällande, enligt styrelsens uppfattning icke heller kunde på annat sätt, med bibehållande af den nuvarande organisationen, undanrödjas än genom en ökning af distriktens antal. I sådant afseende påvisar styrelsen först och främst, att någon utväg i förevarande hänseende icke gerna kunde sökas i den anordning i fråga om distriktsförvaltningarnas sammansättning, som 1893 års jernvägskomité till en början varit sinnad föreslå, eller inrättandet af särskilda trafikdirektörsbefattningar, så att distriktschefplatserna blefve uteslutande chefsbeställningar. Ty fränsedt de betänkligheter, som kunde göras gällande gent emot en sådan anordning i och för sig — i hvilket afseende styrelsen hänvisar till komiténs yttrande i ämnet samt styrelsens den 30 januari 1896 öfver komitéförslaget afgifna utlåtande — skulle enligt styrelsens förmenande icke derigenom afhjelpas de olägenheter af distriktens stora utsträckning, som nu gjorde sig mest känbara. Visserligen skulle nemligen i sådant fall distriktscheferna blifva i tillfälle att egna sina distrikt en mera intensiv inspektion, då de blefve befriade från de göromål, som nu ålåge dem i egenskap af föreståndare för trafikafdelningen, men med afseende å de tekniska afdelningsföreståndarne — ban- och maskindirektörerna — vunnes icke någon motsvarande fördel; och de tekniska afdelningsföreståndarne, hvilka icke såsom distriktscheferna vid förvaltningen af sin afdelning hade under sig biträden i den mera sjelfständiga ställning, som trafikinspektörerna intoge, vore just de, hvilkas tjenster för närvarande mest ogynnsamt påverkades af distriktens stora omfattning.

Till bestyrkande häraf och för att visa i hvilken hög grad särskildt ban- och maskindirektörernas göromål ökats sedan början af år 1896, då styrelsen afgifvit sitt yttrande rörande distriktsindelningen, uppdrager

styrelsen en jämförelse mellan vissa förhållanden för åren 1895 och 1899. Så hade, anför styrelsen, medan under år 1895 genom ban-direktörernas försorg med extra anslagsmedel utförts nya byggnader och anläggningar för en kostnad af tillhoppa 371,645 kronor, motsvarande summa för år 1899 uppgått till 1,743,842 kronor, således till 369 procent högre belopp — styrelsen anmärker emellertid härvid, att de nybyggnadsarbeten, som vidtagits under år 1895, varit något mindre omfattande, än hvad under de närmast föregående åren varit förhållandet — och under det att banafdelningens utgifter för drift och underhåll år 1895 utgjort 4,176,237 kronor, hade motsvarande utgifter för år 1899 belöpt sig till 7,349,928 kronor, således till 76 procent mera. Antalet lokomotiv och vagnar, som vid 1895 års slut utgjort 435 respektive 11,498, hade vid 1899 års slut uppgått till 542 respektive 14,701, hvadan alltså en ökning inträdt med 25 respektive 28 procent, och utgifterna för reparationer m. m. af lokomotiv och vagnar hade från 2,584,060 kronor år 1895 stigit till 3,635,556 kronor år 1899, således med 41 procent; hvarföretom till sist maskinafdelningens totalutgifter (omkostnaderna för personalen inom styrelsen deri dock inberäknade) stigit från 7,834,187 kronor år 1895 till 12,565,257 kronor år 1899, således med 60 procent.

Erfarenheten hade vidare — fortsätter styrelsen — ådagalagt, att en utväg sådan som den man vid organisationsförändringens genomförande försökt för att möjliggöra förvaltningen af linierna ofvanför Ånge på ett distrikt — eller att gifva en del af distriktet en mera fristående ställning — icke vore till fyllest för vinnande af det mål, som nu åsyftades. Under namn af »Gellivarebanans förvaltning» hade nemligen bildats ett särskildt förvaltningsorgan för denna bandel, linien Luleå—Malmberget, i det att föreskrift meddelats derom, att trafikinspektören och baningeniören i Luleå samt maskiningeniören i Boden skulle för handläggning af åtskilliga bandelen rörande ärenden sammanträda till gemensam öfverläggning. Men då enligt grunderna för gällande organisation förvaltningsansvaret i ekonomiskt viktiga frågor i allt fall måste i hufvudsak ligga hos distriktsförvaltningen i Östersund, hade således åt Gellivarebanans förvaltning och dess ledamöter kunnat gifvas utsträckt myndighet väsentligen endast i vissa personalfrågor, medan förvaltningens befogenhet i öfrigt måst blifva inskränkt till allenast utredande och eljest förberedande verksamhet, i följd hvaraf olägenheterna af det norra eller fjerde distriktets oerhörda utsträckning alltjemt gjorde sig gällande på ett ytterst kämbart sätt.

Härefter har styrelsen meddelat, att, för den händelse styrelsens

förslag om inrättande af två nya distrikt vid statens jernvägar vunne bifall, styrelsen hade tänkt sig, att de trafikerade och under byggnad varande statsbanelinierna lämpligen skulle kunna så delas, att de särskilda distrikten komme att omfatta:

Första distriktet, med hufvudstation i *Stockholm*:

linierna Stockholm—Hallsberg med sidobanan till			
Södertelge	201	km.	
Stockholm—Bollnäs med sidobanan till			
Värtan	324	»	
Kilafors—Stugsund	36	»	561 km.

Andra distriktet, med hufvudstation i *Göteborg*:

linierna Göteborg—Hallsberg	259	km.	
Göteborg—Skee	169	»	
Falköping—Nässjö	112	»	
Sköfde—Karlsborg	44	»	584 km.

Tredje distriktet, med hufvudstation i *Malmö*:

linierna Malmö—Nässjö	268	km.	
Arlöf—Billesholms grufva	55	»	
Landskrona—Engelholm	49	»	
Helsingborg—Göteborg med sidobanan			
Åstorp—Höganäs	272	»	644 km.

Fjerde distriktet, med hufvudstation i *Östersund*:

linierna Sundsvall—riksgränsen	363	km.	
Ånge—Bollnäs	167	»	
Ljusdal—Hudiksvall	62	»	
Bräcke—Sollefteå	145	»	
Långsele—Mellansel	91	»	828 km.

Femte distriktet, med hufvudstation i *Örebro*:

linierna Krylbo—Mjölby	253	km.	
Örebro södra—Svartå	49	»	
Katrineholm—Nässjö	216	»	
Laxå—riksgränsen med sidobanan till			
Fryksta	213	»	731 km.

Transport 3,348 km.

Transport 3,348 km.

Sjette distriktet, med hufvudstation i *Luleå*:

linierna Luleå—Malmberget med sidobanan till			
Koskullskulle	220	km.	
Gellivare—riksgränsen	230	”	
Boden—Mellansel—Ornsköldsvik	436	”	
Boden—Morjärv	73	”	
Vännäs—Umeå	31	”	990 km.
	<hr/>		Summa 4,338 km.

Beträffande denna sålunda föreslagna distriktsindelning anmärker emellertid styrelsen, att styrelsen ansåge lämpligt, att det blifvande femte distriktet icke öfvertog förvaltningen af linien Laxå—riksgränsen, förrän linien Göteborg—Skee blifvit färdig, utan att förstnämnda banlinie skulle intill angifna tiden fortfarande såsom hittills tillhöra andra distriktet.

Hvad slutligen anginge tiden för inrättandet af de ifrågasatta båda nya distrikten, anför styrelsen, att, enligt hvad af styrelsens skrifvelse den 9 november 1899 framginge, styrelsen då icke afsett, att båda de nya distrikten på en gång skulle inrättas, utan att styrelsen hållit före, att Örebrodistriktet först skulle bringas till stånd samt Luleådistriktet först senare i sammanhang med fullbordandet af linien Gellivare—riksgränsen. Ehuru — yttrar nu styrelsen — under det år, som gått, erfarenheten kanske i högre grad än under något af de föregående ådagalagt svårigheten att förvalta ett distrikt af det nuvarande fjerde distriktets stora omfattning, ansåge sig styrelsen i allt fall icke heller nu böra ifrågasätta annat, än att med Luleådistriktets inrättande borde anstå till sagda tidpunkt — dock att af lätt insedda praktiska skäl den distriktsförvaltning och de mera öfverordnade tjänstemän i öfrigt, som skulle mottaga förvaltningen af det nya distriktet, syntes styrelsen böra vara utsedde redan någon tid före den nya banans öppnande för trafik; och då denna bana skulle vara fullbordad före 1902 års utgång, borde alltså det nya sjette distriktet vara färdigt att åtminstone i vissa afseenden träda i verksamhet under senare hälften af år 1902. Af denna anledning vore det, som styrelsen ansett sig böra ifrågasätta propositions aflåtande redan till 1901 års Riksdag jemväl angående sagda distrikts inrättande. I fråga åter om tidpunkten för det femte eller Örebrodistriktets konstituerande, syntes det styrelsen, att, vid det förhållande att Krylbo—Örebrobanan i sin helhet komme

att öppnas före utgången af år 1900, detta borde komma att ske så snart som möjligt och helst före utgången af år 1901.

Beträffande detta jernvägsstyrelsens förslag om inrättande af ytterligare två distrikt vid statens jernvägar har statsrådet och chefen för civildepartementet, efter att hafva redogjort för distriktsförvaltningarnes organisation och åligganden, yttrat följande:

»Vid den tid, då 1893 års jernvägskomité afgaf sitt underdåniga betänkande, var statsbanan, som — den med statens jernvägar ännu ej införlivade vestkustbanan naturligen oberäknad — då utgjorde en banlängd af 3,285 kilometer, indelad uti ej mindre än 6 särskilda trafikdistrikt, hvarföretom dels bandelen Vännäs—Luleå—Gellivare i vissa afseenden förvaltades särskildt för sig, dels hvartdera af första och andra trafikdistrikten med afseende å trafiktjensten voro fördelade i en öfre och en nedre afdelning och dels en del af femte trafikdistriktet med afseende å den löpande linietjensten stod under befäl af en trafikdirektörsassistent med en i vissa hänseenden delegerad myndighet.

Komitén, i hvilken jag enligt nådigt uppdrag var ordförande, ansåg visserligen på skäl, som jag här ofvan återgifvit, att åt distrikten ej borde gifvas för ringa omfattning och föreslog för ty deras antal till fyra, men inom komitén hade dock ifrågasatts, om icke med den utsträckning, statsbanan då egde, och med den trafik, som då förefunnes, distrikten skulle erhålla allt för stor utsträckning. Och uti afgifven särskild mening yttrade två af komiténs ledamöter — ehuru de af ekonomiska skäl ansåge, att ett större antal fullständiga distriktsförvaltningar icke kunde påyrkas, helst vissa af komitén i öfrigt föreslagna anordningar kunde antagas vara egnade att underlätta linieförvaltningens behöriga skötsel jemväl med det ringa antal distrikt, som af komitén föreslagits — att de hyste betänkligheter emot distriktens stora utsträckning. Det kunde nemligen ifrågasättas, om icke till följd af distriktens storlek vederbörande distriktsförvaltning skulle komma att mindre grundligt lära känna inom distriktet rådande, jernvägsdriften berörande förhållanden än den förutvarande linieförvaltningen. Och det vore enligt reservanternas förmenande fara värdt, att distrikten, åtminstone hvad anginge banafdelningen, vore större, än hvad med en klok hushållning kunde vara förenligt, i det att det belopp, som inbesparades genom indragning af en eller annan befälsafföring, många gånger om kunde förlösas genom bristande tillsyn vid banornas nybyggnads- och underhållsarbeten.

Vid underdånig föredragning den 29 januari 1897 af det af komitén afgifna förslaget till lönerreglering för personalen vid statens jernvägar med mera fann jag mig också af den stora längd, som gifvits norra eller, såsom det nu kallas, fjerde distriktet, föranlåten att i underdånighet anmäla, att jag funnit en af jernvägsstyrelsen i dess utlåtande öfver komiténs förslag uttalad åsigt, att, för beredande af en utaf den långa utsträckningen betingad, mera fristående förvaltning af norra distriktets öfre del, vederbörande trafikinspektör samt ban- och maskiningeniör å denna del borde erhålla ett mera sjelfständigt befäl samt utvidgad kompetens i öfrigt än motsvarande funktionärer å det öfriga statsbanenätet, vara af beskaffenhet att böra godkännas.

Om sålunda redan från början lämpligheten af att inskränka antalet af distriktet vid statens jernvägar till fyra kunde ifrågasättas, så synes det mig, med den opåräknadt stora tillväxt i trafik, som, enligt hvad känt är och af jernvägsstyrelsen närmare påvisats, under senaste åren egt rum, och den ökning i statsbanenätets utsträckning, som skett och under nu närmast följande år kommer att ske, vara påtagligt, att distriktets antal måste, såsom af jernvägsstyrelsen föreslagits, ökas till sex. I annat fall torde skäligen kunna befaras, att det med den nya organisationen afsedda hufvudsakligaste mål, mera ingående inspektion och kraftigare samarbete de olika afdelningarna emellan, icke vinnes. Vid omförmälda ökning i banlängd och trafikintensitet torde tillika kunna ifrågasättas, huruvida det icke skulle blifva för vederbörande liniebefäl omöjligt att med den mångfald olikartade ärenden, som, enligt hvad jag här ofvan anført, tillhöra såväl distriktsförvaltnings gemensamma som hvarje afdelningsföreståndares särskilda handläggning, med erforderlig uppmärksamhet följa alla sådana inom distriktet förekommande förhållanden, som inverka på jernvägsdriften.

Beträffande tiden för hvardera af de föreslagna båda nya distriktens trädande i verksamhet har jag intet att erinra vid hvad jernvägsstyrelsen i sådant afseende anført.»

I enlighet med bestämmelserna i den för jernvägsstyrelsen med underlydande linieförvaltningar gällande instruktion förvaltas hvar och ett af de distrikt, i hvilka statens jernvägar äro indelade, af en distriktsförvaltning, bestående af en distriktschef, som tillika är föreståndare för administrativa och trafikafdelningarna, äfvensom en bandirektör och föreståndare för banafdelningen samt en maskindirektör och föreståndare för maskinafdelningen.

Närmast under afdelningsföreståndarne äro anställda:
 vid administrativa afdelningen: en distriktssekreterare och ombudsman samt en distriktskassör för hvarje distrikt;
 vid banafdelningen: en baningeniör för hvarje bansektion;
 vid maskinafdelningen: en eller flere maskiningeniörer vid hvarje distrikt; samt
 vid trafikafdelningen: en trafikinspektör för hvarje trafiksektion.
 Öfrige vid distrikten anstälde tjänstemän finnas i instruktionen (§ 65) angifna.

Beträffande distriktsförvaltningens åligganden stadgas, att i alla sådana ärenden, hvilka angå förvaltningen i allmänhet eller eljest äro af den vikt eller beskaffenhet i öfrigt, att samarbete mellan de olika afdelningarna bör i fråga om dem ega rum, distriktsförvaltningen skall sammanträda till gemensam öfverläggning och beslut. Derjemte skola vissa särskildt angifna ärenden afgöras i samlad distriktsförvaltning; och åligger det på grund häraf sådan distriktsförvaltning, bland annat, att årligen afgifva förslag till kostnads- och arfvodesstater för distriktet;

att likaledes årligen afgifva förslag till nya byggnader och anläggningar samt om- och tillbyggnader inom distriktet äfvensom till anskaffning af rullande materiel för distriktets behof;

att afgifva förslag rörande distriktets behof af sådana förrådsartiklar, hvilka styrelsen förbehållit sig att sjelf upphandla;

att afgifva förslag till tidtabeller för ordinarie bantåg inom distriktet;
 att beträffande personalärenden utöfva den myndighet eller vidtaga de åtgärder, hvarom i instruktionen vidare förmäles;

att i enlighet med af styrelsen gifna bestämmelser utdela gratifikationer samt medgifva ersättning för arbete å öfvertid åt underlydande ordinarie personal;

att besluta om boställslägenheternas fördelning mellan den del af distriktets personal, hvilken eger åtnjuta förmånen af fri bostad;

att utfärda bränslestat för distriktet;

att enligt vissa af styrelsen fastställda grunder till disposition af enskilde uthyra jernvägen tillhöriga tomter och öfriga jordområden;

att i enlighet med af styrelsen fastställda grunder och till den omfattning, styrelsen bestämmer, handlägga och afgöra frågor, som angå restaurationsväsendet vid distriktets stationer;

att låta periodvis verkställa försäljning å auktion af kasserade effekter och skrotvaror;

att i allmänhet verkställa utredning i samt afgifva yttrande öfver

ärenden, som till förvaltningen remitteras, äfvensom i öfrigt handlägga sådana ärenden, som styrelsen genom utfärdad arbetsordning eller särskild föreskrift förklarar böra af samlad distriktsförvaltning afgöras.

Beträffande de särskilda afdelningsföreståndarnes hufvudsakliga åligganden är distriktschefen såsom *distriktsförvaltningens chef* styrelsen i första hand ansvarig för den allmänna ordningen och ekonomien inom distriktet; åliggande i sådant hänseende distriktschefen särskildt att med uppmärksamhet följa de ekonomiska förhållandena inom distriktet samt dels sjelf vidtaga, dels ock hos styrelsen föreslå åtgärder, som lända till befordrande af jernvägarnes ändamål, förökande af deras inkomster och minskande af deras utgifter, äfvensom att tillse, att instruktioner och reglementen efterleivas samt att samverka eger rum mellan de olika afdelningarna, för hvilka ändamål han har att tid efter annan företaga inspektioner inom distriktet. I förhållande till främmande myndigheter eger distriktschefen jemväl att företräda distriktet och dervid, hvad distriktet vidkommer, bevaka statens jernvägars rätt och intresse.

Såsom föreståndare för *administrativa afdelningen* åligger distriktschefen, bland annat:

att öfvervaka och kontrollera distriktskassans skötsel i allmänhet samt granska och till styrelsen insända distriktskassörens redogörelser.

Distriktschefen såsom föreståndare för *trafikafdelningen* åligger, bland annat:

att i taxefrågor göra framställningar hos styrelsen äfvensom med vederbörande trafikanter ingå aftal under förutsättning af styrelsens godkännande; att anordna sådana tåg inom distriktet, hvilka icke äro upptagna i den ordinarie tidtabellen, i de fall, der sådant icke tillkommer trafikinspektör; att ombesörja vagnfördelningen mellan distriktets trafiksektioner; att i enlighet med fastställda grunder bestämma ersättning för skadadt eller förkommet gods och bevilja fraktkredit åt trafikanter; samt att ordna och kontrollera stations- och tågtjensten inom distriktet.

Bandirektören åligger, bland annat:

att tillse, att de till utförande under året bestämda arbeten verkställas och att de derfor fastställda anslagsbelopp icke öfverskridas; att öfva tillsyn öfver bana och husbyggnader m. m. äfvensom ombesörja underhållet deraf i den utsträckning, han finner vara behöfligt och för ändamålet anvisade anslag medgifva, samt att ordna och kontrollera banans bevakning inom distriktet.

Maskindirektören åligger, bland annat:

att i vederbörlig ordning tillhandahålla den för trafikens bedrivande erforderliga dragkraft jemte den för dennas skötsel behöfliga personal; att ombesörja den rullande materielens underhåll och i sådant hänseende utöfva högsta ledningen af distriktets verkstäder; att öfva tillsyn öfver och ombesörja underhållet af afdelningen tilldelade byggnader, anläggningar och maskinerier; att ansvara för distriktsförrådets och verkstadskamrerarekontorets skötsel och räkenskap; samt att i allmänhet ordna och kontrollera maskin- samt förråds- och verkstadstjensten inom distriktet.

Derjemte är hvarje afdelningsföreståndare ansvarig för att tjensten inom hans afdelning i alla till densamma hörande grenar på ett tillfredsställande sätt handhafves samt eger att i sådana personalärenden, som närmast angå afdelningen, utöfva myndighet och vidtaga åtgärder i enlighet med hvad i instruktionen närmare angifves; hvarjemte honom tillhör att till utbetalning godkänna räkningar på distriktskassan samt ansvara för utbetalningens behörighet.

I statsrådsprotokollet lemnas vidare redogörelse för jernvägsstyrelsens i förberörda skrifvelse af den 25 oktober 1900 gjorda anmälan i fråga om behovet af nya tjänstebefattningar med fasta arfvoden.

Ang. nya tjänstebefattningar med fasta arfvoden vid distriktet.

I sådant afseende har styrelsen till en början angifvit de befattningshafvare, hvilkas anställande omedelbart skulle betingas af ett bifall till styrelsens förslag i fråga om inrättande af ytterligare två distrikt vid statens jernvägar.

Af hvad här öfvan meddelats rörande distriktsförvaltningens organisation framgår, att sådana befattningshafvare äro, förutom afdelningsföreståndarne, distriktssekreterare och distriktskassör. Dessutom finnas vid hvarje distrikt anställda en verkstadskamrerare med hufvudsaklig uppgift att föra den för hela maskinafdelningen å distriktet gemensamma räkenskapen, en förrådsförvaltare, som förestår distriktets förråd, och en telegrafinspektör, som har att utöfva tillsyn öfver de inom distriktet befintliga telegrafledningar och telegrafapparater samt öfvervaka telegraf-tjenstgöringen.

De tjänstemän, hvilkas anställande skulle blifva en nödvändig följd af den föreslagna ökningen uti distriktens antal, skulle alltså vara för hvarterdera af de båda distriktet *en distriktschef, en bandirektör, en maskindirektör, en distriktssekreterare, en distriktskassör, en verkstadskamrerare, en förrådsförvaltare och en telegrafinspektör.*

De för nu nämnda befattningshafvare fastställda arfvodena uppgå för distriktschef, bandirektör och maskindirektör till 4,500 kronor för

år samt för distriktssekreterare till 3,000 kronor för år; kunnande dessa aflöningar efter 5 år höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. För distriktschef, beträffande hvilken tjänsteman Riksdagen uti sin ofvanberörda skrifvelse af den 18 maj 1897 förklarar, att, som de af Riksdagen då i princip antagna organisationsförändringarna vid statsbaneförvaltningen vore att anse såsom ett försök, Riksdagen ej ansett lämpligt att för honom fastslå särskild aflöning, utan tills vidare i arfvodesstaten likställt honom med öfriga afdelningsföreståndare vid distrikten, tillkommer derjemte enligt Riksdagens medgifvande i nämnda skrifvelse ett tilläggsarfvode af 500 kronor för år för uppdraget att vara distriktschef. För distriktskassör, verkstadskamrerare, förrådsförvaltare och telegrafinspektör utgår årliga arfvodet med 2,700 kronor, hvilken aflöning efter 3 år kan höjas med 300 kronor, efter sex år med ytterligare 300 kronor och efter 9 år med ytterligare 300 kronor. Distriktskassör uppbär derutöfver felräkningspenningar med 500 kronor för år. Dessutom ega samtliga förbemälde befattningshafvare att antingen åtnjuta förmånen af fri bostad eller ock uppbära hyresbidrag med 20 procent af arfvodet.

Vidare har styrelsen såsom en mer eller mindre omedelbar följd af de föreslagna två distriktens inrättande angifvit anställande af följande med fast arfvode aflönade tjänstemän, nemligen *3 trafikinspektörer, 3 byråassistenter, 9 baningenjörer, 1 maskiningeniör, 3 maskininspektörer och 3 verkmästare.*

Behovvet af nya *trafikinspektörstjänster* har styrelsen ansett kunna begränsas till tre; och då enligt organisationens grunder hos hvarje trafikinspektör måste finnas anställd en *byråassistent*, erfordrades alltså likaledes tre nya byråassistentbefattningar.

Såsom ofvan angifvits, skall en trafikinspektör vara anställd å hvarje trafiksektion, och åligger enligt gällande instruktion trafikinspektör att inom sin sektion biträda distriktschefen vid afdelningens förvaltning och dervid, bland annat, handhafva ledningen af tågens gång samt vidtagna erforderliga åtgärder vid tågrubbingar, ombesörja tågens utrustande med vagnar och trafikpersonal, anordna extra tåg och vidtaga andra särskilda åtgärder vid tillfällen, då ökad trafik är att emotse, ombesörja vagnfördelningen inom sektionen och i öfrigt förestå den löpande trafiktjänsten derstädes, till utbetalning godkänna räkningar på distriktskassan för sektionens behof och ansvara för utbetalningens behörighet samt i fråga om beviljande af tjänstledighet åt underlydande personal och verkställande af undersökningar i disciplinära eller andra

mål utöfva den myndighet och vidtaga de åtgärder, styrelsen genom särskild instruktion kan föreskrifva.

Byråassistent har att biträda trafikinspektören vid ledandet af tågens gång samt att under trafikinspektören utöfva närmaste tillsynen öfver arbetenas gång å trafikinspektörsexpeditionen.

I staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar finnas upptagna arfvoden till 12 trafikinspektörer och lika många byråassistenter; och är arfvodet för trafikinspektör bestämdt till 3,000 kronor för år, hvilken aflöning efter 5 år kan höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor, hvarförutom till trafikinspektör utgår särskildt tilläggsarfvode efter 500 kronor för år. Ett ytterligare tilläggsarfvode å 500 kronor för år tillkommer dessutom en trafikinspektör; och uppbäres detta för närvarande af den i Luleå stationerade trafikinspektören. Byråassistent uppbär i arfvode 2,100 kronor för år, hvilken aflöning efter 3 år kan höjas med 300 kronor, efter 6 år med ytterligare 300 kronor och efter 9 år med ytterligare 300 kronor. Trafikinspektörer och byråassistenter åtnjuta derjemte fri bostad eller hyresbidrag, på sätt om distriktschef med flere befattningshafvare här ofvan är sagdt.

Beträffande statsbanenätets indelning i trafiksektioner lemnas å sid. 124—127 i statsrådsprotokollet detaljerad redogörelse såväl för den nuvarande fördelningen i 12 trafiksektioner som ock för det sätt, på hvilket jernvägsstyrelsen tänkt sig indelningen, i händelse trafiksektionernas antal ökades till 15; och får utskottet, som tillåter sig hänvisa till omförmälda redogörelse, här endast meddela, att enligt styrelsens berörda förslag de ifrågasatta 6 statsbanedistriktet skulle så uppdelas, att första, femte och sjette distriktet komme att omfatta hvartdera 3 samt andra, tredje och fjerde distriktet hvartdera 2 trafiksektioner.

Beträffande de ifrågasatta *baningeniörsbefattningarna* skall, såsom ofvan angifvits, en baningeniör anställas för hvarje bansektion; och åligger baningeniör att under bandirektörens öfverinseende förestå sin sektion samt dervid särskildt öfvervaka banans bevakning och underhåll.

För baningeniör är arfvodet i stat bestämdt till 3,000 kronor för år, hvilken aflöning efter 5 år kan höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. En baningeniör uppbär dessutom särskildt tilläggsarfvode å 500 kronor för år, hvilket tilläggsarfvode för närvarande är tillagdt den i Luleå stationerade baningeniören. I likhet med ofvan omförmälde befattningshafvare åtnjuter jemväl baningeniör fri bostad eller hyresersättning.

I den vid ingången af år 1900 gällande stat öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar funnos upptagna arfvoden till 22 baningeniörer, och i anledning särskildt af den ökning i statsbanenätet, som skulle ske genom tillkomsten under år 1900 af banlinierna Krylbo—Örebro—Svartå samt Boden—Niemisel, har, såsom ofvan redan erinrats, genom Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut i staten öfver fasta arfvoden upptagits arfvoden till ytterligare 2 baningeniörer att utgå från och med 1901 års ingång.

Då de blifvande linierna Göteborg—Skee och Gellivare—riksgränsen beräknats komma att utgöra den förstnämnda 169 km. och den sistnämnda 230 km., skulle tydligen, enligt hvad jernvägsstyrelsen anført, erfordras för hvardera af dessa linier en ny baningeniör. Vid inpassandet i öfrigt inom de nya distriktsgränserna af bansektionerna hade man emellertid haft att taga hänsyn, förutom till att sektionerna erhöles lämplig längd, äfven till förläggningssorterna för de öfriga afdelningarnas motsvarande befäl samt till att vederbörande baningeniörs boningsort eljest blefve fördelaktigt belägen i administrativt hänseende. Det hade dervid icke kunnat undvikas, att en ny baningeniörstjänst blifvit behöflig vid det nya V distriktet, enär eljest två bansektioner i längd komme att högst betydligt öfverstiga hvad under senare tiden ansetts skäligt för bandelarne i mellersta och södra Sverige med der befintliga större stationer och der rådande lifliga trafik. Antalet behöfliga nya bansektioner skulle alltså blifva tre.

Jernvägsstyrelsen, som meddelat uppgift å de bandelar, hvaraf nuvarande bansektioner bestå, har jemväl, under förutsättning, att bansektionernas antal finge ökas på sätt styrelsen föreslagit, framlagt utkast till statsbanenätets indelning i sålunda uppkommande 27 bansektioner; och får utskottet med afseende å såväl den nuvarande som den ifrågasatta nya indelningen i berörda hänseende hänvisa till redogörelsen å sid. 128—131 i statsrådsprotokollet.

Längden å de ifrågasatta sektionerna vore, enligt hvad styrelsen anmärkt, något vexlande, beroende på intensivare rörelse å olika bansträckor och andra förhållanden, men bansektionernas medellängd skulle utgöra vid de 4 sydligare distrikten 140 kilometer och vid de 2 nordligare 202 kilometer.

I anledning häraf har departementschefen erinrat derom, att, då 1893 års jernvägskomité afgaf sitt utlåtande, det dåvarande statsbanenätet var indeladt i 28 bansektioner, dervid dock jemväl bandirektörerna hade sig tilldelade bansektioner. Komitén, som räknade med den trafikintensitet, som den tiden var rådande, ansåg, att bansektionernas medel-

längd borde vara 150 kilometer för linierna söder om Upsala och 200 kilometer för linierna norr derom.

Till följd af de nya bansträckornas tillkomst samt de föreslagna två distriktens inrättande skulle, såsom af det föregående framgår, enligt jernvägsstyrelsens mening erfordras anställandet af sammanlagdt ytterligare 3 baningeniörer.

Emellertid har styrelsen i sammanhang med denna fråga anmält ett ytterligare behof af ökning i antalet af ifrågavarande befattningshafvare, hvilket behof icke föranledts af ofvan omförmälda omständigheter. Styrelsen hölle nemligen före, att jemväl å bandirektörernas expeditioner måste anställas särskilda tjänstemän i baningeniörs ställning.

Före den nya organisationsförändringens genomförande fans en baningeniör anställd vid hvarje af bandirektörsexpeditionerna i dåvarande första, andra, tredje, femte och sjette trafikdistrikten. 1893 års jernvägskomité ansåg emellertid, att tjänstemän i en baningeniörs ställning icke vore erforderliga vid bandirektörsexpeditionerna, utan att der anstälde baningeniörer kunde ersättas med yngre ingenjörer, hvilka såväl genom sin tjänstgöring derstädes som genom erhållande af förordnande att under ifrågakommande längre tjänstledigheter upprätthålla baningeniörsbefattningar, kunde, om de egde erforderliga teoretiska kunskapsmått och i öfrigt vore för tjänsten lämpliga, utbildas till baningeniörer; och blef i enlighet med komiténs förslag baningeniörernas antal bestämdt till allenast 22 samt bestämmelse i instruktionen intagen derom, att en baningeniör skulle anställas för hvarje bansektion. Närmast under bandirektörerna äro å bandirektörsexpeditionerna anställda underingenjörer, med undantag för tredje distriktet, der en å gammal stat kvarstående baningeniör fortfarande är anställd å ifrågavarande expedition.

Beträffande behovet af baningeniörers anställande å bandirektörsexpeditioner har jernvägsstyrelsen nu anført, att bandirektörerna under den nya organisationen icke kunnat företaga så omfattande, grundliga och ofta upprepade inspektioner å linien, som önskligt varit. Då inspektionsresor företagits — och bandirektörerna hade i sjelfva verket af de omfattande byggnads- och underhållsarbetena måst förhållandevis mera än distriktscheferna och maskindirektörerna begifva sig ut på inspektioner — hade icke någon så kvalificerad person funnits å bandirektörsexpeditionen, att han kunnat utreda och expediera löpande ärenden. Den derstädes anstälde underingenjören, som i allmänhet vore en yngre tjänsteman, hade nemligen icke varit härtill kompetent, och det skulle naturligen icke varit lämpligt, om man under bandirek-

törens tjänsteresor inkallat någon baningeniör att tjänstgöra å expeditionen och således dragit denne från skötseln af hans sektion.

De nu anmärkta olägenheterna komme tydligen att ökas, i den mån bandirektörerna under längre tid af året vistades ute å inspektioner eller eljest vore frånvarande från sina expeditioner. Då erfarenheten alltså noggsamt ådagalagt, att det för distriktets behöriga skötsel och ärendenas afgörande i rätt tid vore nödvändigt, att å bandirektörs-expeditionerna funnes placerade särskilda baningeniörer, hvilka i sjelfva verket borde vara de kunnigaste och bäst meriterade tjänstemännen inom denna grad, har styrelsen ansett sig böra hemställa, att af denna anledning sex nya baningeniörer måtte anställas.

Det erforderliga antalet nya baningeniörer skulle, sedan de nu under byggnad varande statsbanelinierna färdigbyggts, alltså blifva nio. Styrelsen har dock anmärkt, att, då statsbanelinien Göteborg—Skee icke vore beräknad att blifva färdig förr än om några år, framställning nu icke behöfde göras i fråga om mera än åtta dylika tjänster.

Hvad härefter angår maskinafdelningens behof af nya tjänstemän, så finnas — förutom ofvan nämnda verkstadskamrerare och förrådsförvaltare — vid distriktens maskinafdelning anstälde följande befattningshafvare med fast arfvode, nemligen maskiningeniörer, maskininspektorer och verkmästare.

Maskiningeniör åligger att biträda maskindirektören vid afdelningens och verkstädernas förvaltning.

I staten öfver fasta arfvoden upptagas arfvoden till 8 maskiningeniörer. Arfvodet utgår med 3,000 kronor för år, hvilken aflöning efter 5 år kan höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Maskiningeniör åtnjuter derjemte fri bostad eller hyresbidrag i enlighet med hvad om ofvan omnämnde befattningshafvare är angifvet, hvarförutom för 3 maskiningeniörer finnas anslagna tilläggsarfvoden å 500 kronor, hvilka tilläggsarfvoden tilldelats de tre maskiningeniörer, hvilka såsom föreståndare för verkstäder, belägna utom distriktens hufvudstationer, intaga en särskild ställning.

För *maskininspektorer* och *verkmästare*, hvilka befattningshafvare det åligger att närmast under maskiningeniörerna föra befäl, maskininspektorererna å linien och verkmästarna i verkstäderna, finnas i staten öfver fasta arfvoden upptagna arfvoden för maskininspektorer till ett antal af 4 och för verkmästare till ett antal af 9. Arfvodet för dessa tjänstemän är bestämdt till 2,700 kronor för år, hvilken aflöning efter 3 år kan höjas med 300 kronor, efter 6 år med ytterligare 300 kronor

och efter 9 år med ytterligare 300 kronor. Dertill kommer förmånen af fri bostad eller ock inqvarteringsersättning med 20 procent af arvodet.

Jernvägsstyrelsen har nu meddelat, att de 8 maskiningeniörerna varit stationerade 2 i Stockholm med Liljeholmen samt 1 vid en hvar af verkstäderna i Göteborg, Malmö, Östersund, Bollnäs, Kristinehamn och Boden. Den i Kristinehamn placerade maskiningeniören hade emellertid under loppet af år 1900, vid det förhållande, att verkstads-göromålen derstädes vore mindre omfattande och således yttertjensten hufvudsaken, ersatts med en maskininspektor och förflyttats till Örebro, der för de pågående nya verkstadsanläggningarna, likasom för skötseln af den i sammanhang med inköpet af Örebro—Frövibanan öfvertagna mindre verkstaden, en tjänsteman af denna grad ansetts erforderlig.

Då någon maskiningeniör icke syntes, så vidt nu kunde bedömas, vidare erfordras i Kristinehamn, enär verkstaden der numera syntes kunna skötas af en der placerad verkmästare, kunde styrelsen inskränka sig till att nu endast begära *en* ny maskiningeniörstjänst, nemligen för öfversta delen af statsbanenätet. Den intensiva trafik, som beräknades uppstå å linien norr om Gellivare, och de säregna förhållanden i öfrigt, som kunde antagas blifva rådande å denna sträcka, syntes nemligen göra det oundgängligt, att ett högre maskinbefäl med maskiningeniörs kvalifikationer och kompetens placerades i Kiruna.

Rörande maskininspektorerna har styrelsen upplyst, att, sedan i samband med maskiningeniörens i Kristinehamn förflyttning till Örebro den å sistnämnda plats förut stationerade maskininspektoren placerats å förstnämnda ställe, de nu befintliga fyra maskininspektorerna vore stationerade i Stockholm, Kristinehamn, Norrköping och Vännäs, hvar-jemte i Helsingborg funnes en i sammanhang med vestkustbanan öfvertagen tjänsteman, som i staten benämndes verkmästare, men, såsom styrelsen redan i utlåtande den 30 januari 1896 anmält, hufvudsakligen hade att utföra sådana göromål, som tillkomme maskininspektor.

Maskininspektorsbefattningarna hade — fortsätter styrelsen — nyinrättats år 1897 på förslag af 1893 års jernvägskomité och i nära öfverensstämmelse med hvad styrelsen i sin skrifvelse den 26 november 1892 ifrågasatt, och hade man till en början tänkt sig deras innehafvare placerade vid distriktens hufvudstationer, men erfarenheten hade emellertid snart visat, att genom distriktens stora utsträckning och den allt intensivare trafiken svårigheterna att från en enda plats inom distriktet dirigera maskinafdelningens tågtjänst i så hög grad ökats, att maskininspektorerna måste, för skötande af denna tjänst på de från distriktens hufvudorter långt aflägsset belägna bansträckorna, flyttas till

härför lämpliga större maskinstationer å linien. Det alltmer framträdande behovet för trafikinspektörerna att vid tåg-tjenstens ordnande och ledande kunna med lätthet och utan tidsutdrägt samråda med tillräckligt kvalificerad maskinbefäl hade jemväl medverkat till denna anordnings vidtagande. Förhållandena i Stockholm hade dock ansetts kräva maskininspektorens kvarstannande derstädes.

Den sålunda vunna erfarenheten rörande behovet af maskininspektorer för dirigerandet af tåg-tjensten å vissa bansträckor föranledde styrelsen att begära ytterligare tre maskininspektorer, hvilka skulle placeras en i Helsingborg — hvarigenom den verk-mästare, hvilken för närvarande derstädes förrättade maskininspektorstjenst, skulle kunna flyttas till verkstaden i Malmö — en i Falköping samt en i Sundsvall, de två sistnämnda således likaledes å platser, der trafikinspektörer skulle komma att finnas. Styrelsen anmärker dock, att det möjligen kunde komma att befinnas lämpligt, att den för Sundsvall afsedde maskininspektoren i stället stationerades i det närbelägna Ånge.

Hvad verk-mästarene beträffar, har styrelsen meddelat, att de vore stationerade 3 i Stockholm med Liljeholmen, 1 i Göteborg, 1 i Malmö, 1 i Helsingborg (tjenstgörande såsom maskininspektor), 1 i Kristinehamn, 1 i Östersund och 1 i Boden. Den under de senare åren så synnerligen stora tillväxten i trafik och den deraf föranledda ökningen af den rullande materielen hade, såsom förut framhållits, medfört ökade reparationsarbeten, hvilka nödvändiggjort ej mindre utvidgningar af förutvarande verkstäder än äfven nya verkstadsanläggningar vid Tomteboda—Boden och Örebro. I följd häraf erfordrades naturligen ökade arbetskrafter äfven för verkstadsarbetenas omedelbara ledning; och styrelsen föranleddes därför att begära tre nya verk-mästarebefattningar, nemligen en för hvar af verkstäderna i Tomteboda och Örebro samt en för verkstaden i Göteborg. Genom tillkomsten af denne sistnämnde tjänsteman och genom den nu i Helsingborg stationerade verk-mästarens förflyttning till Malmö skulle styrelsen blifva i tillfälle att så ordna förhållandena, att äfven de stora reparationsverkstäderna i Göteborg och Malmö komme att, såsom för närvarande egde rum med afseende å verkstaden vid Liljeholmen, ledas af två verk-mästare, en för lokomotiv- och en för vagnafdelningen.

I fråga om den ekonomiska sidan af jernvägsstyrelsens nu omförmälda förslag om inrättandet af nya tjänster vid distrikten har jernvägsstyrelsen anført, att styrelsen för närvarande saknade anledning att för de nya tjänstemännen föreslå andra löneförmåner än de i gällande aflöningsreglemente för vederbörande befattningar upptagna, men sty-

relsen ville dock redan nu framhålla, att det kunde komma att visa sig nödigt att för jernvägspersonalen i öfversta Norrland anvisa särskilda tilläggs- eller extra arfvoden. Den nye maskiningeniören, hvilken, såsom nyss nämnts, styrelsen tänkt sig skola få sin station i Kiruna, syntes i hvarje fall, i likhet med de nuvarande maskiningeniörer, hvilka vore placerade utom distriktens hufvudstationer, böra erhålla ett tilläggsarfvode af 500 kronor, men då ett dylikt tilläggsarfvode blefve ledigt genom maskindirektörs placering i Örebro, erfordrades icke någon framställning härom.

Summan af de fasta arfvoden, som enligt styrelsens beräkning skulle utgå till de ifrågavarande nya tjänstemännen, utgjorde 116,100 kronor. Dertill skulle komma: tilläggsarfvoden till 2 distriktschefer och 3 trafikinspektörer à 500 kronor 2,500 kronor, felräkningspenningar till 2 distriktskassörer à 500 kronor 1,000 kronor äfvensom de belopp, hvartill hyresbidrag eller kostnaden för tillhandahållandet af fri bostad med vedbrand samt förekommande ålderstillägg kunde uppgå.

A andra sidan skulle visserligen tilläggsarfvodet till baningeniören i Luleå, 500 kronor, samt det trafikinspektören derstädes nu tillkommande särskilda tilläggsarfvodet, likaledes 500 kronor, kunna indragas i sammanhang med det ifrågasatta upphörandet af Gellivarebanans förvaltning, likasom ock möjligen, om maskindirektör placerades i Luleå, tilläggsarfvodet till maskiningeniören i Boden skulle kunna upphöra att utgå; men då, såsom ofvan antydts, särskilda tilläggsarfvoden till personalen i öfversta Norrland kunde befinnas erforderliga, hade styrelsen icke ansett sig för närvarande böra göra någon framställning om ifrågavarande tre tilläggsarfvodens uteslutande ur staten, ehuru de naturligen icke skulle utbetalas utan efter Kongl. Maj:ts särskilda medgifvande.

Förutom det antal tjänstemän med fast arfvode — fortsätter styrelsen — som, enligt hvad ofvan angifvits, behöfdes för inrättandet af de två nya distrikten, kräfdes naturligen äfven för vederbörande expeditioners uppsättande en del nya befattningshafvare i den ställning, att de aflönades med arfvode efter klass, såsom bokhållare, kontorskrifvare, underingeniörer och ritare, vaktmästare och dylika. Möjligen skulle behövet i detta hänseende åtminstone till någon del kunna täckas genom transporter från andra håll, men då i allt fall det för statsbanenädet i dess helhet erforderliga antalet dylika befattningshafvare i följd af rörelsens tillväxt och andra förhållanden vore stadt i snart sagdt ständigt växling, kunde någon tillförlitlig beräkning öfver hvad som på de två distrikten kunde komma att belöpa af ifrågavarande slags arbetskrafter

nu icke framläggas, utan skulle styrelsen framdeles i de förslag till årliga arfvodesstater, som styrelsen hade att till Kongl. Maj:t afgifva, härom göra vederbörlig anmälan.

Slutligen har styrelsen i fråga om kostnaden för de nya distriktens inrättande ansett sig icke böra lemna oanmärkt, att de nya expeditionernas uppsättande gifvetvis skulle föranleda till utgifter för inredande och underhåll af tienstelokaler och dylikt; men kunde styrelsen, i frågans nuvarande läge och då hvarjehanda lokala förhållanden komme att härvid öfva inflytande, icke i detta hänseende uppgöra någon beräkning.

Ang. nya tjänster inom styrelsen.

Förutom den ökning i antalet tjänstebefattningar vid distrikten, som jernvägsstyrelsen sålunda föreslagit, har styrelsen tillika anmält behovet af ökning i antalet af de inom styrelsen anstälde tjänstemännen med fast arfvode, och har styrelsen i sådant afseende hemställt om inrättandet af ytterligare *två notariebefattningar* vid styrelsens trafikafdelning, en å trafikbyrån och en å taxebyrån.

Under styrelsens trafikafdelning lyda, förutom kontrollkontoret samt biljett- och blankettkontoret,

trafikbyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

en notarie;

bokhållare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställes, samt

taxebyrån med följande tjänstemän:

en byrådirektör;

en notarie;

bokhållare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställes.

Trafikbyrån åligger enligt den för jernvägsstyrelsen gällande instruktionen att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som angå den egentliga trafiken, och dervid, bland annat, uppgöra slutliga förslag till ordinarie tidtabeller samt till öfverenskommelser med främmande jernvägsförvaltningar, angående gemensamt begagnande af vagnmateriel m. m.; att likaledes biträda vid beredningen af ärenden rörande fraktkredit, fria resor och transporter samt restitution af erlagda befodringsavgifter; att med afseende å protokollsföring samt uppsättning och expediering af skrivelser i ofvan angifna ärenden fullgöra i instruktionen närmare angifna funktioner; att vårda alla kontrakt och andra handlingar samt böcker, som enligt arbetsordningen skola å byrån förvaras; samt att granska alla till byrån inkommande tjänsterapporter

och hos öfverdirektören anmäla dervid förekommande anmärkningar, med hemställan särskildt om de åtgärder, som i följd af vagnrapporterna eller eljest kunna finnas erforderliga i afseende å vagnfördelningen distrikten emellan.

Taxebyrån åligger att tillhandaga öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som angå taxor, nedsättning i befordringsafgifter samt reglementen för trafiken; att med afseende å protokollsföring samt uppsättning och expediering af skrivelser i dylika ärenden fullgöra i instruktionen närmare angifna funktioner; att vårda alla kontrakt och andra handlingar samt böcker, som enligt arbetsordningen skola å byrån förvaras; samt att med uppmärksamhet följa taxeväsendets utveckling inom och utom landet.

Hos styrelsen anställd notarie uppbär i arfvode 3,000 kronor för år, hvilken aflöning efter 5 år kan höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Tjenstemän inom styrelsen åtnjuta icke fri bostad eller hyresersättning.

Rörande behovet af dessa nu sist ifrågasatta tjenstebefattningar, har styrelsen erinrat om de tjensteåligganden, som, på sätt ofvan angifvits, enligt instruktionen tillkomma de båda nu ifrågavarande byråerna, dervid styrelsen tillika framhållit, hurusom *trafikbyrån* hade att dels, med anledning af instruktionens bestämmelser att hvarje afdelning skall handlägga sådana personalfrågor, som närmast angå afdelningen, behandla den mängd trafikafdelningen rörande personalärenden, som berodde af styrelsens handläggning; dels ock bereda ärenden, som anginge aftal och förhandlingar med andra myndigheter och förvaltningar, i hvad den egentliga trafiken berörde.

Styrelsen har vidare meddelat, att det antal ärenden, som under 1899 inkommit till styrelsen för att å trafikbyrån handläggas, utgjort 2,772, samt att antalet under samma år aflåtna expeditioner uppgått till 4,916, deri icke inberäknade de å byrån handlagda ärenden, hvilkas expedition enligt gällande instruktion skall ske genom administrativa byrån, d. v. s. sådana ärenden, som handlagts i plenum.

Sedan styrelsen härefter framhållit, hurusom de arbeten, byrån hade att utföra beträffande tidtabeller, vore af mycket omfattande beskaffenhet och kräfde, då i desamma inginge äfven förhandlingar med in- och utländska jernvägsförvaltningar, att några af byråns tjenstemän så godt som uteslutande egnade sig deråt, samt att man särskildt på den tjensteman, hvilken närmast under byrådirektören hade att ansvara för tidtabellarbetets behöriga gång, måste ställa stora fordringar i af-

seende å duglighet och insigter, har styrelsen vidare anført, att det vore dessa förhållanden och särskildt den omständigheten, att byråns arbeten till sin natur sönderföle i två grupper, den ena omfattande tidtabells- och andra trafiktekniska ärenden, den andra ärenden af mera administrativ natur, som föranledt styrelsen hemställa att, då för närvarande å byrån finnes endast *en* notarie, hvilken tjensteman hufvudsakligen hade att handlägga ärenden hörande till den andra af nyssnämnda grupper, ännu en notarie måtte få å trafikbyrån anställas, hvilken skulle få till hufvudsaklig uppgift att närmast under byrådirektören handlägga ärenden rörande tidtabellers utarbetande och offentliggörande.

Å *taxebyrån* åter hade enligt hvad styrelsen meddelat, antalet under år 1899 inkomna ärenden utgjort 1,061 och antalet från byrån afgångna expeditioner 1,373 — de skrivelser, som expedierats genom administrativa byrån, deri icke inberäknade.

De ärenden, som handlades af *taxebyrån*, sönderföle jemväl i hufvudsakligen två grupper, nemligen sådana som rörde persontrafiken och sådana som rörde godstrafiken.

Till ärenden rörande *persontrafiken* hörde hufvudsakligen utarbetandet af reglementariska bestämmelser och taxeringsbestämmelser samt tariffer för den direkta befordringen af resande och resgoods mellan statens jernvägar och de enskilda jernvägarne inom landet samt mellan svenska stationer och stationer i Norge, Danmark, Tyskland, Frankrike och England via kontinenten. I följd af det arbetsätt, som i utlandet tillämpades vid uppgörandet af dylika tariffer eller genomförande af de ändringar, som blefve en följd af att en eller annan af de i de särskilda trafikföreningarna deltagande förvaltningarna förändrat sin lokala taxa, måste en af byråns tjenstemän allt emellanåt företaga resor till utlandet för att deltaga i de s. k. beamtenkommissioner, som för sådant ändamål af vederbörande jernvägsdirektion sammankallades.

I följd af de svenska jernvägarnes deltagande i den internationella rundresetrafiken hade *taxebyrån* vidare att handlägga de talrika meddelanden, som angående denna trafik inginge från de i samma trafik deltagande jernvägsförvaltningarna, att å derfor bestämda tider till den ledande förvaltningen för denna trafik göra föreskrifna anmärkningar samt att ombesörja utarbetande och tryckning af de årligen utkommande förteckningarna öfver svenska, norska, danska och finska kuponger jemte till dessa erforderliga tillägg.

Till ärenden rörande *godstrafiken* eller hufvudsakligen afseende denna trafik hörde granskning af och underdåniga utlåtanden öfver

förslag till taxor för de enskilda jernvägarne i riket, handläggning af ärenden rörande anordnandet af samtrafik mellan statens jernvägar och berörda enskilda jernvägar, deltagande i sammanträden för utarbetande af reglementen och taxor för den direkta godssamtrafiken med utlandet samt besörjande af den härmed sammanhängande rätt vidlyftiga korrespondensen, handläggandet af inkomna framställningar rörande nedsättningar i befodringsafgifterna för gods m. m.

Förutom förenämnda ärenden af mera löpande natur hörde under taxebyråns handläggning de frågor, som tid efter annan uppstode om mer eller mindre omfattande revision af reglementen och taxor för person- eller godsbefordringen eller af den för den senare gällande varuklassifikation samt rörande grunderna för samtrafiken mellan statens jernvägar och främmande inländska eller utländska transportanstalter och dermed sammanhängande öfverenskommelser angående handläggandet af frågor om restitution af befodringsafgifter eller om ersättning för bortkommet eller skadadt gods m. m.; och vore således de göromål, som af taxebyrån skulle handläggas, mycket talrika och delvis af synnerligen omfattande och betydande natur.

Den å byrån anstälde notarien hade att närmast under byrådirektören öfvervaka och leda de öfriga biträdenas arbeten, men med den arbetsmängd, som ålåge taxebyrån, hade det emellertid visat sig omöjligt för en person att hinna fullgöra dessa åligganden, utan hade hans tjänstgöring måst inskränka sig till att handlägga ärenden, tillhörande den ena af de ofvan nämnda båda grupper, till hvilka de till byråns arbetsområde hörande ärenden vore att hänföra, medan ärenden tillhörande den andra gruppen omedelbart ledts af byrådirektören.

Då det emellertid med hänsyn till arten och betydelsen af de ärenden, som hörde till taxebyråns arbetsområde, vore för dessas nöjaktiga handläggning synnerligen olämpligt, att byrådirektören skulle behöfva jemte handläggandet af de viktigare och vidlyftigare ärenden, som företrädesvis syntes böra utgöra föremål för hans tjensteutföring, handhafva den närmaste ledningen af en viss grupp af de mera löpande göromålen, hade styrelsen funnit sig böra hos Kongl. Maj:t framhålla angelägenheten af att jemväl å taxebyrån inrättades ytterligare en notarietjenst.

Beträffande de löneförmåner, hvaraf de båda nya notarierna skulle komma i åtnjutande, har styrelsen naturligen ansett dem böra vara de samma, som äro fastställda för öfriga notarier inom styrelsen, och således motsvarande dem, som gälla för tjänstemän af första graden inom de centrala embetsverken.

För egen del har departementschefen slutligen yttrat:

»Hvad nu angår den af jernvägsstyrelsen sålunda gjorda underdåniga anmälan i fråga om behofvet af nya sådana tjänstebefattningar vid statens jernvägar, för hvilka fasta arfvoden äro i stat upptagna, så har jag redan på ofvan anförda skäl förklarat mig biträda styrelsens underdåniga framställning rörande ökning i antalet af statsbanedistriktet, och torde jag därför, beträffande de nya tjänstebefattningar, som omedelbart till följd häraf skulle blifva erforderliga, kunna inskränka mig till att i underdånighet förorda den framställning till Riksdagen, som är nödvändig för den föreslagna förändringens genomförande, eller om upptagande i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar jemväl af arfvoden för de befattningshafvare, hvilkas anställande, enligt hvad ofvan angifvits, skulle blifva en omedelbar följd af de nya distriktens inrättande.

Beträffande de öfriga af styrelsen ifrågasatta nya tjänstebefattningarna, finner jag det likaledes vara af de af styrelsen angifna sakförhållandena och hvad af styrelsen i öfrigt anförts till fullo ådagalagdt, att jemväl samtliga dessa befattningar blifva för jernvägsförvaltningens behöriga skötande erforderliga, dels omedelbart och dels i den mån de nu pågående jernvägsbyggnaderna nå sin fullbordan.

Af samma grunder, som föranledt jernvägsstyrelsen att anse det kunna något anstå med tillsättandet af den baningenjör, som skulle hafva linien Göteborg—Skee till sektion, anser jag det icke heller vara nödvändigt att till innevarande års Riksdag göra framställning i fråga om tillsättande af de tjänstemän, hvilka skulle erhålla sin sysselsättning uteslutande vid bandelen Gellivare—riksgränsen. Detta gäller den trafikinspektör, som skulle förestå den föreslagna 15:de trafiksektionen, omfattande linien Gellivare—riksgränsen med station i Kiruna, jemte den till biträde åt denne trafikinspektör afsedde byråassistenten, den baningenjör, som skulle förestå 27:de bansektionen, omfattande nyssnämnda linie, samt den maskiningeniör, som skulle blifva placerad i Kiruna. Den föreslagna kostnaden för de nya tjänsterna skulle härigenom för år 1902 nedbringas med ett belopp, motsvarande de för dem föreslagna arfvodena, 3,000 kronor för hvar af trafikinspektören, baningenjören och maskiningeniören samt 2,100 kronor för byråassistenten, jemte det tilläggsarfvode af 500 kronor, som enligt stat skulle hafva tillkommit trafikinspektören.

Om någon maskiningeniör med tillämnad placering i Kiruna icke upptages i staten, erfordras icke heller det tilläggsarfvode af 500 kronor, styrelsen beräknat för honom. Det tilläggsarfvode, som, på sätt jern-

vägsstyrelsen visat, blifver ledigt genom en maskindirektörs placering i Örebro, kan således utgå ur staten. I olikhet med jernvägsstyrelsen anser jag icke den omständigheten, att det kan komma att visa sig nödigt att för jernvägspersonalen i öfversta Norrland anvisa särskilda tilläggsarfvoden, utgöra tillräcklig anledning att icke nu indraga de tilläggsarfvoden, som eljest skulle kunna ur staten utgå. Dessa tilläggsarfvoden äro det till baningeniören i Luleå nu utgående samt det trafikinspektören derstädes nu tillkommande särskilda tilläggsarfvode äfvensom tilläggsarfvodet till maskiningeniören i Boden, hvarje tilläggsarfvode å 500 kronor.

På detta sätt skulle anmärkningen 2, första stycket, vid staten å fasta arfvoden i aflöningsreglementet komma att erhålla följande lydelse: »Distriktschefer och trafikinspektörer äfvensom 1 maskiningeniör åtnjuta särskilda tilläggsarfvoden efter 500 kronor för år. Stationsinspektor, som tillika är tågdirigent, kan erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 300 kronor för år».

Beträffande särskildt förslaget om anställande å bandirektörsexpeditionerna af biträdande tjänstemän i baningeniörs tjänsteställning, finner jag jernvägsstyrelsens förslag härom böra vinna bifall, emedan det numera endast på detta sätt torde blifva möjligt för bandirektören att så mycket som erfordras egna sig åt inspektionsgöromål.

Af de nya tjänsterna böra gifvetvis alla, som omedelbart höra samman med det ena nya distriktet, tillsättas redan under år 1901. Jernvägsstyrelsen föreslår visserligen, att sådant skulle blifva fallet äfven med en del af de öfriga nya tjänsterna; men då detta, om än önskvärdt, icke synes mig vara oundgängligen nödigt, har jag icke ansett mig böra göra hemställan derom.

Det är högeligen önskvärdt att erforderliga arfvoden för den för distriktsförvaltningen i det sjette distriktet behöfliga personal beviljas redan af innevarande års Riksdag, på det att nödiga dispositioner må hinna i tid vidtagas. Arfvodena komma i allt fall icke att tagas i anspråk förrän under senare delen af år 1902. Tilläggsarfvoden, som äro behöfliga, innan de nya tjänsterna tillsättas, lära kunna utanordnas af jernvägsmedlen.»

Hvad först angår den ifrågasatta ökningen i statsbanedistriktens antal — hvaraf inrättande af flertalet nu föreslagna nya tjänster är

beroende — har utskottet väl med hänsyn särskildt till det nuvarande fjerde eller norra distriktets stora utsträckning funnit det vara oundgängligen behöfligt att, då de nu under byggnad varande jernvägarna i öfre Norrland öppnas för trafik, ett nytt distrikt bildas för förvaltningen af dessa banor äfvensom en del angränsande, till det fjerde distriktet nu hörande linier. Deremot synes det utskottet icke för närvarande vara i samma grad af behofvet påkalladt att, på sätt föreslagits, inrätta ännu ett nytt distrikt. Visserligen skulle äfven efter tillkomsten af ofvanberörda nya distrikt för öfre Norrland samt en i sammanhang dermed företagen jemkning i de förutvarande distriktens områden ganska betydliga sträckor af statsbanenätet — deruti inberäknade äfven de jernvägar, som nu äro under byggnad för statens räkning — komma att sortera under hvarje distriktsförvaltning, men de särskilda distriktens omfång synes dock i intet fall blifva så stort, att väsentliga svårigheter för förvaltningen derigenom föranledas. Såsom 1893 års jernvägskomité, hvars förslag ligger till grund för den nuvarande organisationen, framhållit, måste det ock särskildt för bevarande af behöflig enhet i förvaltningen anses vara af vigt, att distrikten hafva en jemförelsevis stor omfattning och följaktligen äro få till antalet. I betraktande häraf och då Riksdagen vid antagande af organisationsförändringen år 1897 betecknade densamma såsom ett försök, synes ock vara angeläget att vid den fortsatta tillämpningen häraf så vidt möjligt bibehålla den princip hvarpå organisationen grundar sig.

Då utskottet i enlighet med det ofvan anförda anser, att för närvarande endast ett nytt distrikt bör inrättas, har utskottet emellertid utgått från den förutsättning, att distriktsförvaltningarna, hvilkas göromål särskildt i följd af trafikens tillväxt under senare åren ej obetydligt ökats, skulle erhålla någon förstärkning i arbetskrafter. I sådant afseende har föreslagits, att å hvarje bandirektörsexpedition skulle anställas en baningeniör för biträde vid handläggning af löpande ärenden, hvilka eljest kunde befaras så upptaga vederbörande afdelningschef, att han icke hade tillfälle att i önskvärd utsträckning verkställa inspektioner å linien. Detta förslag finner sig utskottet böra biträda; och då, enligt hvad utskottet förordat, distrikten skulle blifva fem till antalet, erfordras af berörda anledning inrättande af 5 nya baningeniörstjänster.

De nya tjänstemän med fast arfvode, hvilkas anställande direkt påkallas i och för det nya distrikt, hvars bildande utskottet förordat, äro en distriktschef, en bandirektör, en maskindirektör, en distriktssekreterare, en distriktskassör, en verkstadskamrerare, en förrådsförvaltare

och en telegrafinspektör. Härjemte torde, såsom utskottet här ofvan tillstyrkt, böra anställas fem nya baningenjörer för tjenstgöring å ban-direktörsexpeditionerna. Vidare har utskottet funnit den i statsråds-protokollet förebragta utredningen till fullo ådagalägga behovet af ytterligare följande, utaf Kongl. Maj:t föreslagna nya tjenester vid distrikten, nemligen en baningenjör att förestå en ny bansektion, två trafikinspektörer, två byråassistenter, tre maskininspektörer och tre verk-mästare; och har det jemväl synts utskottet vara styrkt, att de ökade göromålen inom styrelsen påkalla anställande derstädes af två nya notarier, på sätt Kongl. Maj:ts framställning afser.

Då vid inrättandet af ett nytt distrikt för öfre Norrland det nu-varande särskilda förvaltningsorgan, som benämnes »Gellivarebanans förvaltning», skulle upphöra, bör i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag ur aflöningsreglementet uteslutas de tilläggsarfvoden, hvart och ett å 500 kronor, som i följd af bestyr med denna förvaltning nu uppbäras af trafikinspektören i Luleå utöfver det honom eljest tillkommande tilläggsarfvode äfvensom af baningenjören derstädes. Det maskin-ingenjören i Boden nu tillkommande tilläggsarfvode å samma belopp kan likaledes, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, indragas, då i samman-hang med tillkomsten af berörda nya distrikt en maskindirektör placeras i Luleå. Hvad deremot angår den af Kongl. Maj:t föreslagna indrag-ningen af ännu ett utaf de för maskiningeniörer uppförda tilläggs-arfvoden, har förslaget härom af Kongl. Maj:t framstälts under förut-sättning, att ett nytt distrikt komme att inrättas med hufvudstation i Örebro, hvarvid det till den derstädes stationerade maskiningeniören nu utgående tilläggsarfvodet skulle blifva ledigt. Då emellertid sist-berörda nya distrikt icke enligt utskottets förslag skulle komma till stånd, har utskottet funnit ifrågavarande tilläggsarfvode böra fort-farande bibehållas i aflöningsreglementet, som derigenom komme att upptaga två dylika arfvoden för maskiningeniörer.

I enlighet med hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen medgifver,

att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar må uppföras arfvoden till följande nya tjenstemän, nemligen:

inom styrelsen:

två notarier; och

vid distrikten:

en distriktschef,
 en bandirektör,
 en maskindirektör,
 två trafikinspektörer,
 en distriktssekreterare,
 sex baningenjörer,
 en distriktskassör,
 en verkstadskamrerare,
 en förrådsförvaltare,
 tre maskininspektorer,
 tre verkmästare,
 en telegrafinspektor,
 två byråassistenter; samt

att de i aflöningsreglementet för tjänstemän och betjente vid statens jernvägar intagna bestämmelser om tilläggsarfvoden till fasta arfvoden må ändras sålunda, att särskilda tilläggsarfvoden efter 500 kronor per år tillkomma distriktschefer och trafikinspektörer äfvensom två maskiningenjörer samt att stationsinspektör, som tillika är tågdirigent, kan erhålla ett tilläggsarfvode efter högst 300 kronor för år.

II.

Löneförbättring för vissa grupper af personalen vid statens jernvägar.

I statsverkspropositionen har Kongl. Maj:t vidare föreslagit Riksdagen medgifva,

att, med ändring af bestämmelsen i nu gällande aflöningsreglemente för tjänstemän och betjente vid statens jernvägar om högsta arfvode för manlig kontorsskrifvare inom styrelsen, arfvode inom andra löneklassen med årligt belopp af 2,700 kronor må kunna tilldelas manlig kontorsskrifvare inom styrelsen;

att, med ändring af § 11 i samma aflöningsreglemente, vagnmästare, vagnförmän, stationsmästare, förste vaktmästare och vaktmästare må uppföras bland de betjeningsgrupper, hvilka erhålla uniforms-persedlar in natura eller ock beklädnadsersättning till visst årligt belopp; samt

att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jern-

vägar må uppföras arfvoden till ytterligare 16 stationsinspektorer å 2:dra klassens stationer och 2 stationsinspektorer å 3:dje klassens stationer, med minskande af antalet arfvoden för underinspektorer eller expeditionsföreståndare å 1:sta klassens stationer från 22 till 21.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft följande inom Andra Kammaren väckta motioner, nemligen:

n:o 103, af herr *John Olsson* i Stockholm, hvilken hemställt, att Riksdagen måtte fastställa det årliga arfvodet för kontorsbiträden vid statens jernvägar till lägst 840 kronor och högst 1,500 kronor;

hvarjemte motionären anhållit, att statsutskottet, i händelse af bifall till förestående förslag, täcktes jemka de qvinliga kontorsbiträdenas årliga arfvoden efter samma proportion till de manliga biträdenas årsarfvoden, som hittills varit gällande;

n:o 124, af herr *J. Persson* i Arboga m. fl., som hemställt, att Riksdagen måtte besluta,

1:o) att de vid statens jernvägar anställda manliga kontorsbiträdenas årsarfvode skall från och med ingången af år 1902 utgöra lägst 840 kronor och högst 1,500 kronor, med mellanliggande löneklasser och rätt till uppflyttning från lägre till högre löneklass enligt gällande aflöningsreglemente;

2:o) att de manliga kontorsbiträdena dessutom skola från och med ingången af år 1902 vara berättigade att i stället för inqvarteringsersättning erhålla fri bostad och vedbrand in natura samt beklädnadsersättning till lika stort belopp, som är eller kan blifva för andra medlemmar af personalen inom motsvarande tjänstegrad faststald;

3:o) att de vid statens jernvägar anställda qvinliga kontorsbiträdenas årsarfvode skall från och med ingången af år 1902 utgöra lägst 780 kronor och högst 900 kronor, med mellanliggande löneklasser och rätt till uppflyttning från lägre till högre löneklass enligt gällande aflöningsreglemente;

samt n:o 83, af herr *E. G. Åkerlind*, hvilken hemställt, att Riksdagen ville besluta, att banvakter å statens jernvägar norr om Ljusdal måtte erhålla ett dyrortstillägg af fem kronor i månaden utöfver sitt nuvarande arfvode.

Med afseende å Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställningar meddelas i statsrådsprotokollet följande:

Uti det af Kongl. Maj:t den 23 oktober 1874 utfärdade förnyade aflöningsreglemente för embets- och tjänstemän samt betjente vid statens jernvägstrafik var arfvodet för kontorsskrifvare vid styrelsen bestämdt att utgå med lägst 600 kronor och högst 2,400 kronor för år.

I sitt förslag till nytt aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar den 26 november 1892 föreslog styrelsen ändring härutinnan endast med afseende å det för ifrågavarande arfvode bestämda lägsta belopp, och skulle enligt detta styrelsens förslag samma arfvode utgå med lägst 1,080 kronor och högst 2,400 kronor för år.

1893 års jernvägskomité upptog styrelsens förslag i detta hänseende, dervid komitén dock föreslog särskildt arfvode för manlig kontorsskrifvare och särskildt för qvinlig sådan befattningshafvare; och blef uti det af Kongl. Maj:t den 15 oktober 1897 utfärdade aflöningsreglementet -- jemte det föreskrift meddelades derom, att, då Kongl. Maj:t funne sådant lämpligt, kontorsskrifvare finge aflönas efter beting -- arfvodet för manlig kontorsskrifvare inom styrelsen fastställdt att utgå lägst efter åttonde löneklassen med 1,080 kronor för år och högst efter tredje löneklassen med 2,400 kronor för år.

Uti skrifvelse den 20 december 1898 hemställde styrelsen hos Kongl. Maj:t, att maximiarfvodet för manlig kontorsskrifvare inom styrelsen måtte bestämmas att utgå med en löneklass högre än i aflöningsreglementet bestämts eller med 2,700 kronor för år.

Till stöd för sin framställning anförde styrelsen, att styrelsen i sitt förslag till löneroglering af år 1892 visserligen icke ifrågasatt någon annan förbättring uti dessa kontorsskrifvares ställning än minimiarfvodets höjning, men att sedan år 1892 flera omständigheter tillkommit, hvilka, enligt styrelsens förmenande, påkallade en förhöjning jemväl af maximiarfvodet för ifrågavarande lågt aflönade tjänstemän.

Först och främst hade nemligen hyrorna för bostadslägenheter och prisen för lifsförnödenheter och dylikt i hufvudstaden högst väsentligen stegrats.

Kontorsskrifvare antoges enligt regeln med ofvan angifna lägsta arfvode af 1,080 kronor samt uppnådde efter 13 års tjenstgöring maximiarfvodet, 2,400 kronor. En del kontorsskrifvare, nemligen de, som vore anställda vid kontrollkontoret samt biljett- och blankettkontoret, kunde visserligen erhålla öfvertidsersättning, hvilken för 28 timmars öfvertidsarbete per månad uppginge för lägsta löneklassen till 201 kronor 60 öre för år och för högsta löneklassen till 446 kronor 88 öre för år; men de å öfriga kontor samt å styrelsens olika byråer anstälde kontorskrifvarne erhöles icke någon sådan extra inkomst, hvaremot de hade

något större befördringsutsigter än de öfrige kontorsskrifvarne, särskildt å kontrollkontoret.

Vidare hade sedan år 1892 inträffat, att ifrågavarande tjänstemän genom 1897 års lönereglering fått sin ställning så till vida försämrad, att rätten att under sjukdom erhålla full aflöning i 30 eller — om någon ledighet för enskilda angelägenheter icke åtnjötes — 60 dagar årligen frantagits dem, att den del af arfvodet, som utgjordes af tjänstgöringspenningar, höjts från 20 procent till 25 procent, samt att den så kallade begravningshjelpen helt och hållet indragits.

Slutligen hade genom instruktionen för styrelsen den 15 oktober 1897 införts bestämmelse derom, att för erhållande af anställning såsom kontorsskrifvare erfordrades att antingen hafva aflagt afgangsexamen från högre allmänt läroverk, handelsinstitut eller teknisk elementarskola eller ock kunna förete intyg om kunskaper, motsvarande de för mogenhetsexamen fastställda i vissa ämnen, deri enligt styrelsens bepröfvande ett sådant kunskapsmått vore för jernvägstjensten erforderligt. Då några allmänna föreskrifter om behöfliga kunskapsmått för vinnande af ordinarie kontorsskrifvarebefattning förut icke varit utfärdade, hade således kompetensfordringarna icke oväsentligt ökats.

I sammanhang dermed erinrade styrelsen jemväl, att lägsta aflöningen för en ordinarie tjänsteman inom de öfriga centrala verken vore fastställd till 3,000 kronor med två ålderstillägg å 500 kronor efter respektive 5 och 10 år, samt att i riksbanken, der kontorsskrifvaregraden vore å ordinarie stat bibehållen, aflöningen för sådan befattning vore fastställd till 2,300 kronor med ett ålderstillägg å 500 kronor efter 5 år, dervid ock vore att märka, att kontorsskrifvare i riksbanken i allmänhet efter omkring 10 års ordinarie tjänstgöring borde kunna påräkna befördran till bokhållare, för hvilken grad aflöning utginge med 3,000 kronor jemte två ålderstillägg å 500 kronor efter respektive 5 och 10 år.

Genom bifall till styrelsens förslag skulle visserligen skilnaden mellan maximiarfvodena för bokhållare och kontorsskrifvare inom styrelsen komma att utgöra allenast en löneklass å 300 kronor, men hade skilnaden mellan maximiarfvodena för bokhållare och kontorskrifvare vid distrikten allt sedan år 1869 icke varit större.

Angående den föreslagna löneförbättringens förhållande till aflöningsförmånerna för närstående tjänstemän vid statens jernvägar, anförde styrelsen, att det visserligen skulle kunna ifrågasättas, huruvida icke arfvodesförhöjning, motsvarande den för kontorsskrifvare i styrelsen nu föreslagna, borde beredas jemväl kontorsskrifvarne vid distrikten,

hvilka nu åtnjöte — förutom inqvartering — ett maximiarfvode af 2,100 kronor. Sistbemälde kontorsskrifvare hade emellertid, förutom andra förmåner, enligt regeln vida bättre befordringsutsigter än kontorskrifvarne inom styrelsen, särskildt å kontrollkontoret; och då härtill komme, att deras maximiarfvode efter en sådan förhöjning skulle komma att sammanfalla med det för bokhållare vid distrikten fastställda, samt en förhöjning af desse bokhållares maximiarfvode icke skulle kunna ega rum, utan att förhöjning bereddades äfven bokhållarne inom styrelsen, hvilkas befattningar måste, med hänsyn till den ställning af souschefer, de i regeln intoge, anses vara mera öfverordnade än distriktsbokhållarnes, men åter en förhöjning i styrelsebokhållarnes aflöning, vid det förhållande att deras maximiarfvode sammanföle med arfvodet för lägsta graden af tjänstemän med fast arfvode — revisor, förrådsförvaltare, registrator, kontrollör och notarie — icke gerna skulle kunna ega rum, utan att löneförbättring bereddades äfven åt sistnämnda grupp af tjänstemän, hade styrelsen ansett sig icke böra framställa något förslag i ofvan antydda hänseende.

Vid ärendets föredragning inför Kongl. Maj:t den 13 januari 1899 yttrade statsrådet och chefen för civildepartementet, att det visserligen måste medgifvas, att för dem bland kontorsskrifvarne, som af brist på befordringstillfällen måste stanna hela sin tjänstetid inom denna grad, det högsta arfvodet, äfven med tillagd öfvertidsersättning, der sådan ifrågakomme, vore en svag aflöning med hänsyn till de stadgade kompetensvilkoren. Men då hvarken jernvägsstyrelsen i sitt år 1892 afgifna förslag till löneroglering eller 1893 års jernvägskomité ansett sig böra föreslå någon ökning i det redan då med samma belopp utgående maximiarfvodet, ansåg departementschefen det icke vara möjligt att då, efter det 1897 års i denna del på styrelsens och komiténs förslag grundade aflöningsreglemente varit i tillämpning under nätt och jemnt ett år, väcka förslag om ändring i reglementet till förmån för en särskild grupp af personalen, helst det syntes icke kunna undvikas, att en sådan partiel ändring, vid eventuelt genomförande, skulle komma att inverka på aflöningsförmånerna för sidoordnade eller eljest närstående tjänstemannagrupper inom jernvägsstaten.

I enlighet med departementschefens tillstyrkan fann Kongl. Maj:t icke heller skäl att för Riksdagen framlägga förslag om löneförbättring för ifrågavarande tjänstemän.

Jernvägsstyrelsen har nu i skrifvelse af den 25 oktober 1900 hos Kongl. Maj:t förnyat sin ofvanberörda framställning, dervid styrelsen åberopat, hvad styrelsen, enligt hvad ofvan angifvits, i sin skrifvelse

den 20 december 1898 andragit, hvarjemte styrelsen vidare anført, att styrelsen icke kunde annat än beklaga, att vid 1897 års löneroglering förbättring icke bereddes kontorsskrifvarne inom styrelsen i deras allt sedan år 1874 utgående maximiarfvode — något hvartill anledning till äfventyrs funnits redan år 1892 och som förhållandena år 1897 otvifvelaktigt betingade. Med den kännedom, styrelsen egde om den bekymmersamma ekonomiska ställning, hvori de gifte äldre tjenstemän af ifrågavarande kategori, som vore hänvisade att lefva uteslutande af sin arbetsförtjenst, befunne sig särskildt efter de senare årens så betydande, allt jemt fortgående prisstegringar inom detaljhandeln i hufvudstaden, hade styrelsen emellertid ansett sig böra till Kongl. Maj:ts behjertande ånyo framlägga denna lönefråga. I enlighet med hvad styrelsen i skrivelsen den 20 december 1898 uttalat, hölle styrelsen för sin del före, att en löneförbättring af nu ifrågavarande slag kunde genomföras för styrelsens manlige kontorsskrifvare, utan att af denna anledning med nödvändighet måste följa löneförbättring jemväl för närstående tjenstemannagrupper. Hvad särskildt de qvinliga kontorsskrifvarne beträffade vore någon löneförhöjning för dem — om också i och för sig önskelig — icke påkallad af de skäl, som i främsta rummet gjorde en höjning af maximiarfvodet för de manlige så ytterst behöflig.

Till belysande af de å kontrollkontoret anstälde kontorsskrifvarnes befordringsutsigter har styrelsen erinrat, att enligt den för år 1900 af Kongl. Maj:ts fastställda arfvodesstat för statens jernvägstrafik å sagda kontor funnes uppförda 16 bokhållare- och 143 kontorsskrifvaretjenster (deraf dock 23 qvinliga), och har styrelsen till sist meddelat, att, under förutsättning att den nya löneklassen skulle tilldelas sådana kontorskrifvare, som innehaft nuvarande högsta arfvode i den för de högre löneklasserna i allmänhet fastställda tidsperioden af tre år, den kostnad, som för år 1902 skulle föranledas af den nu ifrågasatta löneförbättringen, kunde beräknas till 11,700 kronor.

Jernvägsstyrelsen har vidare hemställt om utsträckning till vissa betjeningsgrupper af förmånen att åtnjuta beklädnad in natura eller beklädnadsersättning.

Uti sitt berörda förslag till nytt aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar den 26 november 1892 upptog styrelsen bland de grupper af betjeningspersonalen, hvilka styrelsen ansåg böra komma i åtnjutande af förmånen att erhålla uniformspersedlar in natura, jemväl vagnmästare, vagnförmän och stationsmästare; och anförde styrelsen till stöd för sitt ifrågavarande förslag, bland annat, att ifråga-

varande betjente till följd af sin tjenst komme i beröring med allmänheten och därför borde genom en mer eller mindre fullständig uniform vara lätt igenkänliga såsom hörande till jernvägens personal. Styrelsen anmärkte emellertid dervid beträffande stationsmästarne, att utgifterna för deras beklädnad skulle stiga till afsevärdt belopp, nemligen för de då befintliga 128 stationsmästarne till 16,000 kronor om året.

1893 års jernvägskomité upptog icke ofvannämnda tre grupper af betjente vare sig bland den betjeningspersonal, som komitén föreslog till erhållande af beklädnad in natura, eller bland den, som föreslogs till åtnjutande af beklädnadsersättning, och anförde komitén såsom stöd härför, att vagnmästare och vagnförmän af komitén ansetts icke komma i den beröring med allmänheten, att särskild uniform för dem erfordrades; och hvad stationsmästarne beträffade, så hade dessa betjente, särskildt i betraktande af de löneförmåner, som enligt regeln af dem uppbyres från postverket, ej syntts vara i behof af den löneförbättring, förmånens medgifvande skulle innebära; hvartill komme hänsynen till den jemförelsevis stora kostnad, som genom förbättringen skulle förorsakas staten.

Genom Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut bifölls komiténs förslag rörande de betjeningsgrupper, hvilka skulle komma i åtnjutande af ifrågavarande förmån, dervid dock, beträffande sättet för denna förmåns utgående, det öfverlemnades åt jernvägsstyrelsen att, allt efter som det kunde finnas för staten fördelaktigast, tillhandahålla uniformspersedlarna in natura eller mot ersättning i penningar öfverlemna åt personalen att anskaffa persedlarna.

Styrelsen har nu först och främst föreslagit, att jemväl omförmälda tre grupper af betjeningspersonalen, nemligen vagnmästare, vagnförmän och stationsmästare, måtte erhålla uniformspersedlar in natura eller beklädnadsersättning, och har styrelsen till stöd för denna sin framställning anført, att, hvad först anginge *vagnmästare och vagnförmän*, styrelsen för sin del fortfarande hyste den uppfattningen, att det vore med god ordning och tjenstens välförstådda intresse öfverensstämmande, om desse tjenstehafvare under sin tjenstgöring vore iförda sådana uniformspersedlar, som gjorde dem lätt igenkänliga för allmänheten. Vagnmästarne hade att ute å bangårdarne utöfva befäl öfver en ofta ganska talrik personal, hvadan det särskildt ur disciplinär synpunkt syntes vara synnerligen önskligt, att de vore uniformerade; och vagnförmännen, hvilka jemväl för det mesta vistades ute å bangårdarne, komme, särskildt vid de tillfällen då de under tåguppehållen å stationerna öfvade tillsyn öfver vagnarna och dervid nödgades ingå och

uppehålla sig i dem, i beröring med allmänheten. Kostnaden för dessa gruppers uniformering skulle icke heller belöpa sig till mera än sammanlagdt omkring 6,000 kronor om året.

Hvad åter beträffade *stationsmästarne*, så måste dessa tjenstehafvare enligt sakens natur vara iförda uniform under sin tjenstgöring. Föreskrift härom vore ock meddelad; och vore stationsmästarne i sjelfva verket den enda grupp af jernvägsbetjeningen, som vore ålagd bära uniform utan att härför uppbära ersättning under någon form.

Med afseende å denna sistnämnda omständighet och då stationsmästarnes aflönning enligt styrelsens åsigt ingalunda kunde anses för hög, helst den högsta löneklass af 1,500 kronor, hvaraf desse betjente enligt 1874 års aflöningsreglemente kunde komma i åtnjutande, vid 1897 års lönereglering indragits, syntes styrelsen fullgiltiga skäl föreligga för att bereda dem nu ifrågavarande förmån. Att anse att de sjelfva borde bekosta sig uniform, emedan en stor del af dem åtnjöte extra inkomst från postverket såsom poststationsföreståndare, syntes styrelsen ligga något vid sidan af saken.

Kostnaden för tillhandahållandet af uniform till stationsmästarne har styrelsen beräknat efter nuvarande antalet stationsmästare till omkring 26,000 kronor om året.

Vidare har styrelsen ansett sig nu böra ifrågasätta, att förevarande aflöningsförmån måtte tillerkännas jemväl en annan grupp af betjente, hvilken — enligt styrelsens förmenande — tilläfventyrs af förbiseende utelemnats vid meddelandet af nu uti ifrågavarande afseende gällande bestämmelser, men hvilken betjeningsgrupp vid ett verk af statsjernvägarnes natur, der en så stor del af personalen vore uniformerad, jemväl syntes styrelsen böra vara med uniform försedd, nemligen *vaktmästarne*. I detta hänseende har styrelsen erinrat, att Kongl. Maj:t, på framställning af styrelsen, genom bref den 30 december 1885. medgifvit, att styrelsen finge för dem af dess vaktmästare, som tillika tjenstgjorde såsom kontorsvakter, bekosta uniformspersedlar in natura på enahanda sätt som i § 16 mom. 1 af då gällande aflöningsreglemente funnes bestämdt. Hvarken i styrelsens skrifvelse af den 26 november 1892 eller i jernvägskomiténs betänkande förekomme emellertid någon antydning om att denna fråga varit under ompröfning vid öfverläggningarna rörande det nya aflöningsreglementet. Styrelsen hade dock så mycket mindre ansett sig kunna begagna sig af det i nyssberörda kongl. bref lemnade medgifvande, som Kongl. Maj:t i brefvet den 17 december 1897, angående bestämmelser med afseende å öfvergången till ny stat för personalen vid statens jernvägar, förordnat, att för

personal, som qvarstode å gammal stat, stadgandena i § 16 af aflöningsreglementet den 23 oktober 1874, jemförda med kongl. brefvet den 30 december 1885, skulle tillämpas i fråga om rätten till beklädnad eller ersättning därför.

Af rent praktiska skäl ansåge sig styrelsen emellertid nu böra ifrågasätta, att jemväl vaktmästarne på ny stat måtte kunna erhålla uniform. Såväl jernvägsstyrelsens som det högre liniebefälets expeditioner besöktes mycket af allmänheten, och det syntes vid sådant förhållande vara såväl till fördel för denna allmänhet som i öfrigt med god ordning öfverensstämmande, att vaktmästarne voro igenkänliga såsom tillhörande jernvägen. Härtill komme, att i mån af den nuvarande vaktmästarestammens afgang befattningarna i fråga antagligen komme att rekryteras från kontorsbiträdes- och kontorsvaktsgrupperna, hvilka båda åtnjöte förmånen af fri beklädnad. Den lilla löneförbättring, som genom beklädnadens tillhandahållande skulle beredas vaktmästarne å ny stat, kunde icke heller synas oskäligen, särskildt om man toge i betraktande, att vid 1897 års löne reglering vaktmästarne i styrelsen faktiskt fått sitt maximiarfvode nedsatt med 150 kronor, eller det belopp, som nu skulle afdragas från arfvodet, om fri bostad åtnjötes, samt vaktmästarne vid distrikten fått sitt maximiarfvode minskadt med en löneklass eller från 900 kronor till 840 kronor. Kostnaden för denna förmåns beredande skulle, under förutsättning af samma antal vaktmästare som nu och med beräkning, att jemväl förste vaktmästare hos styrelsen skulle erhålla denna förmån, uppgå till omkring 1,700 kronor om året.

I detta sammanhang har departementschefen erinrat, att enligt gällande aflöningsreglemente årliga arfvodet är bestämdt för vagnmästare till lägst 1,200 kronor och högst 2,400 kronor, för vagnförman till lägst 840 kronor och högst 1,080 kronor, för stationsmästare å 6:te klassens station till lägst 960 kronor och högst 1,200 kronor samt för stationsmästare å 7:e klassens station till lägst 780 kronor och högst 960 kronor, hvarförutom samtliga dessa betjente åtnjuta fri bostad eller ock hyresbidrag med 20 procent af arfvodet. Förste vaktmästares arfvode är bestämdt till 1,100 kronor för år, hvilken aflöning minskas med 150 kronor, derest han åtnjuter fri bostad. Annan vaktmästare inom styrelsen uppbär i årligt arfvode lägst 780 kronor och högst 900 kronor, med nyssnämnda afdrag derest vaktmästare åtnjuter fri bostad, samt vaktmästare vid distrikten lägst 600 kronor och högst 840 kronor jemte fri bostad eller hyresbidrag, bestämdt till 20 procent af arfvodet.

Slutligen har jernvägsstyrelsen gjort framställning rörande reglering i visst hänseende af de större stationernas fördelning i klasser.

Före 1897 års lönerreglering voro stationerna icke i aflöningsreglementet uppdelade i bestämda klasser, ehuru i praktiken en sådan uppdelning åtminstone i viss mån gjort sig gällande. Jernvägsstyrelsen ifrågasatte emellertid i sin skrifvelse den 26 november 1892, att stationerna skulle indelas i dylika klasser i förhållande till hvarje stations vikt och betydelse med afseende på såväl trafik och inkomster som underlydande personal. Denna tanke upptogs af 1893 års jernvägs-komité; och vid lönerregleringen år 1897 bestämdes i enlighet med komiténs förslag, att stationerna skulle indelas i sju klasser, af hvilka fem skulle förestås af tjänstemän, stationsinspektorer, och två af betjente, stationsmästare, samt att stationsinspektorererna i de tre högsta klasserna skulle aflönas medelst fast arvode och antalet i hvarje af dessa klasser alltså fastställas af Kongl. Maj:t och Riksdagen gemensamt. Antalet i dessa senare klasser är bestämdt till 5 i första, 17 i andra och 30 i tredje klassen.

Till följd af Kongl. Maj:ts bref den 17 december 1897 angående bestämmelser med afseende å öfvergången till ny stat för personalen vid statens jernvägar äro Stockholm central, Stockholm norra, Stockholm södra, Göteborgs och Malmö stationer att hänföra till första klassens stationer, stationerna Norrköping, Lund, Upsala, Örebro, Nässjö, Linköping, Katrineholm, Jönköping, Hallsberg, Eslöf, Luleå, Sundsvall, Östersund, Karlstad, Falköping Ranten, Hessleholm och Liljeholmen till andra klassens stationer samt stationerna Gellivare, Engelholm, Sköfde, Söderhamn, Bollnäs, Mjölby, Kristinehamn, Stenstorp, Herrljunga, Laxå, Storvik, Hudiksvall, Sala, Ljusdal, Södertelge, Flen, Norsholm, Alfvesta, Alingsås, Krylbo, Ånge, Arvika, Vislanda, Kil, Charlottenberg, Boden, Bräcke och Storlien samt Helsingborgs ångfärje- och Göteborgs hamnbanestation till tredje klassens stationer.

Arvodet för stationsinspektorer är bestämdt för stationsinspektorer å 1:a klassens och å 2:a klassens stationer till 3,500 kronor för de förra och 3,000 kronor för de senare för år, hvilka aflöningar efter 5 år kunna höjas med 500 kronor, samt för stationsinspektorer å 3:e klassens stationer till 2,400 kronor, hvilken aflöning efter 3 år kan höjas med 300 kronor och efter 6 år med ytterligare 300 kronor. För stationsinspektorer å 4:e och 5:e klassens stationer utgår arvodet efter klass för de förra med lägst 1,800 kronor och högst 2,400 kronor, samt för de senare med lägst 1,500 kronor och högst 2,100 kronor, allt för år

räknadt. Samtliga stationsinspektorer åtnjuta derjemte fri bostad eller hyresbidrag med 20 procent af arfvodet.

Under framhållande hurusom den fördelning af ofvan angifna stationer, som sålunda skett, väsentligen syntes hafva grundat sig på beräkningar rörande trafikförhållandena vid samma stationer, hvilka af styrelsen verkstälts för år 1894 — eller året före det, då komiténs betänkande afgafs — har styrelsen vidare anført, att det vore gifvet, att den högst afsevärda ökning i trafik, inkomster och personal, som egt rum vid statens jernvägar sedan år 1894, i särskildt anmärkningsvärd grad framträdte vid de största stationerna. Omfattande beräkningar, som med ledning af numera tillgängliga uppgifter för år 1899 af styrelsen verkstälts i fråga om samtliga stationer vid statens jernvägar, hade också ådagalagt, att ett afsevärdt antal af de stationer, som enligt beräkningarna för år 1894 hänfördes till 3:e och 4:e klassens stationer, numera fått sin trafik, sin personal och sina inkomster så ökade samt till följd häraf sina anordningar för trafikens besörjande så utvidgade, att de enligt styrelsens förmenande icke skäligen borde kvarhållas i den klass, hvori de nu stodo.

Ehuru af samma beräkningar framgått, att Norrköpings station intoge en afsevärdt högre ståndpunkt än de till andra klassen i öfrigt hänförda stationerna och i flera afseenden vore jemförlig med dem i första klassen, hade styrelsen likväl ansett sig icke böra nu föreslå denna station till uppflyttning i första klassen, utan trott, att frågan derom ännu kunde anstå ett eller annat år — detta särskildt med hänsyn dertill, att Kongl. Maj:t så nyligen som vid fastställandet af arfvodestaten för år 1900 medgifvit, att ytterligare tre förste stationskrifvare finge vid stationen anställas, hvarigenom antalet dylika tjänstemän derstädes nu uppginge till fem.

Antalet stationer i första klassen skulle alltså fortfarande blifva detsamma som nu eller fem.

Hvad deremot anginge de för närvarande till tredje klassen hörande stationerna hade styrelsen tänkt sig, att följande stationer, nemligen Helsingborgs ångfärjestation, Engelholm, Söderhamn, Sala, Bollnäs, Boden, Sköfde, Kristinehamn, Ljusdal, Storvik, Herrljunga, Hudiksvall, Mjölby, Krylbo och Laxå, hvilkas trafikförhållanden, enligt hvad de gjorda beräkningarna utvisade, under 5-årsperioden blifvit fullt jemförliga med de till andra klassen nu hörande stationernas, skulle till sagda klass flyttas, samt att detta äfven skulle blifva förhållandet med stationen Charlottenberg, hvilken såväl i sin egenskap af gränstation som ock på grund af den betydande lokaltrafik, som

vid densamma egde rum jemväl till och från norska stationer, syntes styrelsen vara att anse såsom jemnstäld med de nu angifna stationerna.

Till belysande af trafikförhållandena vid sistnämnda sexton stationer har styrelsen meddelat en tablå rörande person- och godstrafiken samt inkomsterna och personalen derstädes under åren 1894 och 1899, och tillåter sig utskottet att hänvisa till denna å sid. 153 och 154 i statsrådsprotokollet intagna tablå.

I tredje klassen borde åter enligt styrelsens åsigt uppflyttas följande stationer, nemligen Arlöf, Falkenberg, Motala, Gnesta, Kjeffinge, Elmhult, Säfsjö, Kilafors, Sollefteå, Töreboda, Tranås, Värtan, Vännäs, Örnsköldsvik, Ockelbo och Umeå — alltså enahanda antal eller 16, som ofvan föreslagits till förflyttning från tredje till andra klassen — och har styrelsen till stöd härför anført, att af dessa nu nämnda stationer de tolf först angifna i afseende å omfattningen af såväl den lokala trafiken som öfvergångstrafiken och deraf beroende bangårdsanordningar m. m. vore fullt jemförliga med de stationer, som redan nu funnes upptagna bland tredje klassens stationer och icke föreslagits till uppflyttning i andra klassen. Hvad anginge Vännäs och Ockelbo vore dessa, äfven frånsedt den ganska afsevärda lokala trafik, som egde rum vid dem, af den betydighet såsom anslutnings- och öfvergångsstationer, att styrelsen icke tvekat föreslå deras öfverflyttning till högre klass; och beträffande Örnsköldsvik och Umeå, så vore dessa dels såsom stadsstationer dels ock såsom ändpunkter för statsbanelinier af beskaffenhet att böra till tredje klassens stationer hänföras, allrahelst som den lokala trafiken vid dem vore i stigande och redan nu visade ganska vackra siffror. Hvad särskildt beträffade Umeå, erinrade styrelsen dessutom om den ökade betydelse stationen erhållit på grund af dit förlagda militäretablissemment.

Derjemte har styrelsen meddelat en å sid. 155 i statsrådsprotokollet införd tablå öfver person- och godstrafiken samt inkomsterna och personalen vid nu ifrågavarande 16 stationer under åren 1894 och 1899.

I sammanhang med sitt sålunda framställda förslag rörande uppflyttningen i högre klass af nu nämnda stationer har styrelsen tillika hemställt, att Malmö ångfärjestation äfvensom Stadsgårdens station i Stockholm, hvilka båda förestodes af underinspektorer, måtte i likhet med Göteborgs hamnbanestation och Helsingborgs ångfärjestation, med hvilka de närmast vore jemförliga, göras till sjelfständiga stationer samt inrangeras bland tredje klassens stationer. Deraf skulle då följa, att mot upptagande i aflöningsreglementet af ytterligare två löner för

stationsinspektorer å 3:e klassens stationer skulle ur detsamma kunna utgå två underinspektorslöner, hvilkas högsta belopp — d. v. s. arfvodet jemte resp. ålderstillägg — vore detsamma som det högsta aflöningsbeloppet för stationsinspektor å tredje klassens station. Då emellertid underinspektorer och expeditjonsföreståndare vore i aflöningsreglementet uppförda i en och samma grupp till ett sammanlagdt antal af 22, samt ilgodstrafiken vid Malmö station, der en förste stations-skrifvare nu förestode ilgodsexpeditionen, vuxit så mycket, att distriktsförvaltningen gjort framställning om anställandet af en expeditjonsföreståndare såsom chef för expeditionen, och då förhållandena vid Göteborgs ilgodsexpedition snart nog torde påkalla expeditionens delning i två eller en för afgående och en för ankommande ilgods, såsom vid Stockholms centralstation egt rum, ansåge sig styrelsen böra ifrågasätta, att någon minskning icke skedde i det uti staten för fasta arfvoden upptagna antalet underinspektors- och expeditjonsföreståndarelöner.

Den direkta ökning i utgifter, som skulle orsakas af den af styrelsen nu föreslagna uppflyttningen i klass af stationer, skulle för år 1902, derest man endast räknade med nuvarande stationsföreståndare — oafsedt de båda nämnda hamnstationernas förändring till sjelfständiga stationer — belöpa sig till allenast 1,500 kronor. Att kostnaden för nämnda år icke blefve större, berodde derpå, att maximiarfvodet för stationsinspektor å station af 3:dje klassen vore, såsom ofvan angifvits, lika med minimiarfvodet för stationsinspektor å station af 2:dra klassen, och att enahanda vore förhållandet med maximiarfvodet för stationsinspektor å station af 4:de klassen i förhållande till minimiarfvodet för stationsinspektor å station af 3:dje klassen. Efter några år — i den mån ålderstillägg hunne intjenas af de stationsinspektorer, som nu skulle uppflyttas — blefve naturligen kostnaden större.

Från chefen för jernvägsstyrelsens trafikafdelning har departementschefen infordrat en promemoria, innefattande närmare uppgifter rörande Laxå station och Helsingborgs ångfärjestation, hvilka båda stationer föreslagits till uppflyttning i andra klassen. Här af framginge att särskild anledning till dessa stationers uppflyttning förefunnes deruti, att Laxå station, såsom öfvergångsstation mellan vestra och nordvestra stambanan, hade att i stor omfattning ombestyras vagnsvexling och godsinventering och att Helsingborgs ångfärjestation, såsom förmedlingsstation med utlandet, hade att verkställa vidlyftiga vagns- och tågrangeringar äfvensom ombesörja en mängd inventerings- och tullbehandlingsärenden.

För egen del har departementschefen yttrat;

»Jemväl till hvad jernvägsstyrelsen sålunda hemställt i fråga om löneförbättring i angifna hänseenden för ofvan omförmälda grupper af personalen vid statens jernvägar finner jag mig böra tillstyrka nådigt bifall. Visserligen torde, beträffande frågan om förhöjning i högsta för manlig kontorsskrifvare inom styrelsen utgående arvode, hvad styrelsen anfört till stöd för sin underdåniga hemställan, icke till fullo hafva undanröjt den af mig vid föredragning inför Kongl. Maj:t af styrelsens framställning i enahanda afseende den 13 januari 1899 uttalade farhåga, att genomförande af löneförbättring för kontorskrifvare inom styrelsen skulle komma att inverka på aflöningsförmånerna för sidoordnade eller eljest närstående tjänstemannagrupper inom jernvägsstaten, men då, å andra sidan, hvad jag vid samma tillfälle yttrade derom, att för dem bland kontorsskrifvarne, som af brist på befordringstillfällen måste stanna hela sin tjänstetid inom denna grad, det nuvarande högta arvodet, äfven med tillagd öfvertidsersättning, der sådan ifrågakommer, är en svag aflöning med hänsyn till de stadgade kompetensvilkoren, måste, äfven om i detta sammanhang hänsyn icke bör tagas till de sedan nämnda tid ytterligare stegrade lefnadsomkostnaderna i hufvudstaden, anses fortfarande ega sin giltighet, finner jag förevarande fråga vara så behjertansvärd, att jag anser mig böra hos Kongl. Maj:t förorda nådig framställning i ämnet till Riksdagen.

Jernvägsstyrelsen synes mig nu ock hafva fullgiltiga skäl för lämpligheten att jemväl vagnmästare, vagnförmän äfvensom de vid jernvägsstaten anställda förste vaktmästare och vaktmästare under tjänstgöring äro iförda uniform och förty förklaras berättigade att erhålla uniformspersedlar in natura eller ock beklädnadsersättning; och hvad stationsmästarne angår torde billigheten kräfva, att de, liksom alla öfriga betjente, hvilka det åligger att under tjensteutföring vara iförda uniform, komma i åtnjutande af förenämnda förmån, helst den löneförbättring, som derigenom skulle beredas dem, ingalunda synes mig vara oskäligen.

Vidkommande slutligen styrelsens framställning i fråga om reglering af de större stationernas indelning i klasser, har jag intet vidare att erinra vid hvad styrelsen derutinnan föreslagit än att, då annan utredning om behovet af delning af Göteborgs ilgodsexpedition icke föreligger, än att förhållandena ansetts snart nog påkalla en sådan, det icke

synes mig nödigt att för detta ändamål reservera en expediti-
föreståndareaflöning i staten å fasta arfvoden. Antalet underinspektorer
eller expeditiönsföreståndare å 1:sta klassens stationer kan således
minska från 22 till 21.»

Den utredning, som i statsrådsprotokollet förebragts, synes
utskottet innefatta fullt giltiga skäl för de särskilda förslag, Kongl.
Maj:t nu framställt, hvarför utskottet anser sig böra till desamma för-
orda bifall.

Hvad angår *kontorsbiträdena* vid statens jernvägar, för hvilken
betjentklass löneförbättring föreslagits i de af herr *J. Persson* m. fl.
samt af herr *John Olsson* väckta, här ofvan omförmälda motionerna,
så utgör enligt gällande stat arfvodet för manliga kontorsbiträden vid
styrelsen lägst 600 kronor, högst 1,200 kronor och för dylika betjente
vid distrikten lägst 600 kronor, högst 1,080 kronor. Härjemte hafva
samtliga kontorsbiträden beklädnad in natura, hvars värde kan anses
motsvara omkring 150 kronor årligen. Vid distrikten anställda kontors-
biträden åtnjuta derjemte antingen fri bostad med vedbrand eller ock
ett hyresbidrag med 20 procent af arfvodet och hafva dessutom för-
månen af kostnadsfri läkarevård och medicin. Kontorsbiträdena vid
styrelsen, hvilkas ordinarie tjänstgöringstid är bestämd till 6 timmar
dagligen, åtnjuta för arbete derutöfver s. k. öfvertidsersättning och
kunna derigenom bereda sig en extra inkomst, som enligt uppgift
från jernvägsstyrelsen under nästlidne år för en och annan uppgått
till mer än 400 kronor.

Enligt hvad utskottet inhemtat, har det i allmänhet visat sig
mindre lämpligt att använda kontorsbiträden vid styrelsen, och har
af denna anledning under senare åren antalet derstädes anställda man-
liga kontorsbiträden genom öfverflyttning till linien minskats, så att
desamma för närvarande utgöra endast 8, under det att inemot 400
dylika betjente äro placerade vid distrikten.

Angående de manliga kontorsbiträdenas ålder har jernvägsstyrelsen
meddelat, att af de vid slutet af år 1900 tjänstgörande 403 ordinarie
betjente af denna klass

23 hade en ålder af mindre än 20 år,
126 „ „ „ „ 21—25 år,

106	hade en ålder af	26—30	år
87	” ” ” ”	31—35	”
32	” ” ” ”	36—40	”
17	” ” ” ”	41—45	”
7	” ” ” ”	46—50	”
4	” ” ” ”	51—55	och
1	” ” ” ”	mer än	55 år.

Såsom här af framgår, har ungefär 85 procent af hela denna personal ännu icke uppnått 36 års ålder.

I regel antagas kontorsbiträdena vid mycket unga år. Enligt från jernvägsstyrelsen lemnad uppgift utgjorde nemligen medelåldern vid antagning till denna tjänst:

år 1898

för nyantagna	22,81	år
,, befordrade från andra befattningar	28,46	,,

år 1899

för nyantagna	22,00	år
,, befordrade från andra befattningar	29,46	,,

år 1900

för nyantagna	22,59	år
,, befordrade från andra befattningar	27,95	år.

För en ung man på föga mer än 20 år och med endast folkskolebildning synes det nuvarande minimiarfvodet jemte dermed förenade särskilda förmåner icke kunna anses utgöra en alldeles otillräcklig ersättning. I händelse den antagne förflyttats till denna tjänst från annan befattning, som han förut under någon längre tid innehaft vid jernvägarna, finnes ock möjlighet att genast gifva honom högre arfvode än det för lägsta löneklassen bestämda, hvilket äfven tillämpats. För genomlöpande af hela löneskalan från den lägsta klassen till den högsta har enligt de af jernvägsstyrelsen offentliggjorda grunder, efter hvilka arfvodesförhöjning hos Kongl. Maj:t föreslås, intill senaste tid erfordrats för kontorsbiträden vid styrelsen 20 år och för sådana betjente vid distrikten 17 år. Enligt styrelsens cirkulär af den 28 sistlidne januari har emellertid denna tid förkortats till 17 år för de förstnämnda och 15 år för de senare, hvarigenom en ej oväsentlig förbättring i aflöningsförhållandena beredts denna

personal. I betraktande af de unga år, vid hvilka dessa betjente, såsom ofvan nämnts, antagas i jernvägens tjenst, torde man kunna beräkna, att med den nu beslutade raskare uppflyttningen kontorsbiträde vid linien i regel uppnår högsta löneklassen vid omkring 35 års ålder och sålunda då kommer i åtnjutande af:

arfvode	kronor 1,080: —
hyresbidrag	„ 216: —
värde af beklädnad omkring	„ 150: —
	<hr/>
	Summa kronor 1,446: —

Utskottet, som icke funnit anledning ingå på en redogörelse för de qvinliga kontorsbiträdenas aflöningsförhållanden, i hvilka en förbättring synes vara af motionärerna afsedd och kunna ifrågakomma endast under förutsättning att sådan skulle beredas de manliga biträdena, har velat meddela förestående upplysningar för att i vissa afseenden beriktiga och komplettera motionärernas uppgifter, hvilka gifva anledning antaga, att kontorsbiträdenas ställning är mindre fördelaktig än förhållandena i verkligheten utvisa. En fullständig utredning af frågan med alla de omständigheter, som dermed sammanhånga, är utskottet ingalunda i tillfälle att lemna, och då, såsom utskottet vid en föregående riksdag i liknande ämne anført, det måste vara i hög grad betänkligt att vidtaga jemkningar i lönevilkoren för särskilda klasser af personalen utan att tillförlitlig utredning förebragts särskildt om den inverkan, en sådan åtgärd skulle utöfva på dessa klassers ställning i förhållande till den öfriga tjenstepersonalen, finner sig utskottet icke böra tillstyrka de i förevarande motioner föreslagna löneförbättringar för kontorsbiträden.

Hvad slutligen beträffar herr Åkerlinds motion om *dyrortstillägg för banvakter*, stationerade norr om Ljusdal, får utskottet erinra, att i gällande aflöningsreglemente är för banvakt uppfördt arfvode af lägst 480 kronor och högst 660 kronor, hvarjemte banvakt, som tjenstgör såsom vakt vid rörlig bro, kan under seglationstiden erhålla ett tilläggsarfvode af 60 å 120 kronor för år. Dessutom åtnjuta samtliga banvakterna fri bostad med vedbrand äfvensom kostnadsfri läkarevård samt beklädnadsersättning, hvilken från och med innevarande år utgår med förhöjdt belopp af 10 kronor i månaden. Till bostaden hör uthus med kostall och vanligen någon jord.

Under åren närmast före 1897 års lönereglering, då banvakternas arfvode enligt aflöningsreglementet utgjorde lägst 240 kronor och

högst 540 kronor, var visserligen af Riksdagen anvisadt ett årligt anslag af högst 12,000 kronor att användas till förhöjning i vissa fall af banvakternas löneförmåner utöfver högsta arfvodesbeloppet med högst 60 kronor för hvarje banvakt; och ehuru sådant icke var uttryckligen stadgadt, användes detta anslag till förbättring af de i Norrland stationerade äldre banvakternas villkor. Men äfven under närvarande förhållanden, sedan banvakternas arfvoden blifvit ej oväsentligt höjda, hafva de af dessa betjente, som äro stationerade i Norrland, vissa fördelar utöfver dem, som i allmänhet tillkomma denna klass. Banvakter vid linierna norr om Storvik, liksom ock de vid Stockholm, Göteborg och Malmö stationerade, börja nemligen med ett arfvode af 540 kronor, som efter 9 år kan höjas till 660 kronor, under det att öfriga banvakter, med ett begynnelsearfvode af 480 kronor, först efter 12 års tjenstgöring kunna uppnå nämnda maximum af 660 kronor. Derjemte erhålla banvakterna norr om Ljusdal ett större antal s. k. hushållsbiljetter än de öfriga.

Motionären har till stöd för sitt förslag framhållit, att lifsmedelsprisen i Norrland skulle vara betydligt högre än i öfriga delar af landet. Enligt utskottets mening torde dock många platser i mellersta och södra Sverige kunna påvisas, der lefnadskostnaderna ställa sig fullt så höga som i Norrland, och å andra sidan hafva de norrländska banvakterna, såsom ofvan omnämnts, redan vissa särskilda aflöningsförmåner, som väsentligen torde utjemna prisskillnaden, der sådan förefinnes. Deremot vill utskottet icke förneka, att, såsom motionären ock antydt, en del banvakter i nordligaste Sverige, nemligen de som äro stationerade å afskilda och ödsliga platser med ett synnerligen hårdt klimat, hafva en i följd deraf mer än vanligt svår och ansträngande verksamhet samt äro utsatta för särskilda obehag, som synas kunna framkalla i viss mån befogade anspråk på högre ersättning. I hvilken utsträckning och på hvad sätt någon särskild förmån i dylika fall lämpligen skulle kunna medgifvas för vissa banvakter kan dock icke afgöras utan fullständig utredning af frågan i dess sammanhang med den öfriga jernvägspersonalens aflöningsvillkor och förhållanden. I saknad af sådan utredning och på enskild motionärs förslag anser sig utskottet icke böra tillstyrka någon Riksdagens åtgärd i ärendet, men, enligt hvad utskottet inhemtat, har jernvägsstyrelsen redan sin uppmärksamhet fäst å denna fråga, hvadan man lär hafva anledning förvänta, att sådant förslag i ämnet, som efter frågans vederbörliga utredning kan befinnas påkalladt, skall för Riksdagen framläggas.

På grund af hvad beträffande samtliga nu förevarande framställningar blifvit här ofvan af utskottet anfördt, får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, i enlighet med Kongl. Maj:ts derom gjorda framställning, må medgifva, att, med ändring af bestämmelsen i nu gällande aflöningsreglemente för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar om högsta arfvode för manlig kontorsskrifvare inom styrelsen, arfvode inom andra löneklassen med årligt belopp af 2,700 kronor må kunna tilldelas manlig kontorsskrifvare inom styrelsen;

b) att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, må medgifva, att, med ändring af § 11 i samma aflöningsreglemente, vagnmästare, vagnförmän, stationsmästare, förste vaktmästare och vaktmästare må uppföras bland de betjeningsgrupper, hvilka erhålla uniformspersedlar in natura eller ock beklädnadsersättning till visst årligt belopp;

c) att Riksdagen må, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar må uppföras arfvoden till ytterligare 16 stationsinspektorer å 2:dra klassens stationer och 2 stationsinspektorer å 3:dje klassens stationer, med minskande af antalet arfvoden för underinspektorer eller expeditionsföreståndare å 1:sta klassens stationer från 22 till 21;

d) att herr John Olssons förevarande motion ej må af Riksdagen bifallas;

e) att ifrågavarande, af herr J. Persson m. fl. väckta motion ej heller må vinna Riksdagens bifall;

f) att herr Åkerlinds ifrågavarande motion ej må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 mars 1901.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.