

N:o 30.

Ank. till Riksd. kansli den 13 mars, 1903 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående personalen vid statens järnvägar.

(R. A.)

1:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att ett särskildt lönetillägg må från och med innevarande år tilldelas enhvar inom statens järnvägars femte distrikt stationerad tjänstehafvare att utgå: för tjänstehafvare å den nya bandelen Gellivare—Riksgränsen med 20 kronor, för tjänstehafvare å bandelarne i öfrigt norr om Jörn med 10 kronor och för tjänstehafvare å bandelarne från och med Jörn till Långsele med 5 kronor, allt för månad räknadt; samt

Ang. särskildt lönetillägg åt järnvägspersonalen inom femte distriktet.

att detta lönetillägg skall anses tillhöra lönen och, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, icke utgöra hinder för uppbärande af sådant dyrtidstillägg.

Till det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 sistlidne januari har föredragande departementschefen i detta ärende anfört följande:

»Uti underdånig skrifvelse den 24 november 1902 har järnvägsstyrelsen anhållit om aflåtande till innevarande års Riksdag af nådig pro-

position om tilldelande af ett särskildt lönetillägg åt den inom statens järnvägars femte distrikt stationerade järnvägspersonalen.

Styrelsen har därvid till en början erinrat, hurusom styrelsen, i anledning däraf att Eders Kungl. Maj:t genom nådig cirkulärskrifvelse af den 25 oktober 1901 anbefallt statens vederbörande ämbetsverk och myndigheter att hvar för sin förvaltningsgren före utgången af därpå följande maj månad till Eders Kungl. Maj:t inkomma med utredning, huruvida under vissa förutsättningar för tiden efter 1902 ändring i vederbörande lönestater kunde anses böra äga rum, för sin del afgifvit underdånigt förslag till löneroglering vid statens järnvägar och således nu icke hade någon anledning att föreslå förbättrade lönevillkor för personalen vid statens järnvägar i dess helhet. Däremot funne sig styrelsen, sedan numera trafiken å bandelen Gellivare—Riksgränsen tagit sin början, icke kunna underlåta att, oafsedt en eventuell allmän löneroglering, redan nu göra underdånig framställning om vidtagande af åtgärder för beredande åt den vid vissa af statsbanorna i öfre Norrland anställda personalen af i någon mån förbättrade lefnadsmöjligheter.

I sådant afseende framhåller styrelsen, att den i dessa nordliga landsändar anställda personalen utan tvifvel hade vida större svårigheter att draga sig fram än i de flesta fall den i det öfriga Sverige anställda, enär banan genom öfre Norrland, med undantag endast beträffande vissa större orter, genomginge glest befolkade trakter, där lefnadskostnaderna, enligt hvad styrelsen inhämtat, vore väsentligt högre än i allmänhet å landsbygden inom det öfriga Sverige, hvartill komme de särskilda olägenheter, som följde af det hårda klimatet i öfre Norrland med dess långa vintrar. De antydda svårigheterna framträdde allt mer och mer ju längre norrut man komme; och särskildt beträffande den nya bandelen Gellivare—Riksgränsen, hvilken framginge genom en fullständig ödemark, dit de enklaste förnödenhetsvaror, såsom smör, mjölk m. m., måste anskaffas från långt aflägsna orter, visade det sig vara alldeles nödvändigt att bereda personalen bättre existensvillkor. Erfarenheten hade nämligen redan gifvit vid handen, att i konkurrensen med de höga arbetsprisen vid gruffälten däruppe i särdeles många fall de största svårigheter mötte att förvärfva dugande och pålitlig ordinarie personal för trafikens ombesörjande å denna i och för sig ingalunda lättskötta bandel, därest icke personalen kunde erbjudas större förmåner än hvad enligt nu gällande bestämmelser eljest tillkomme ordinarie tjänstehafvare.

Svårigheterna i nu afgifna hänseenden gjorde sig visserligen icke i lika hög grad gällande å de öfriga bandelarna inom öfre Norrland som å bandelen Gellivare—Riksgränsen, men de förefunnes dock jämväl

å de förra, hvilket, bland annat, visade sig i upprepade framställningar om transport till sydligare trakter, och de drabbade alltid i lika hög grad alla tjänstehafvare å samma banor, hvadan de åtgärder, järnvägsstyrelsen ansåge sig böra föreslå, borde utsträckas att afse alla ordinarie tjänstehafvare.

Vidkommande formen för dessa åtgärder anmärker järnvägsstyrelsen, att det visserligen skulle kunnat ifrågasättas, att de borde bestå i höjning af såväl arfvodena efter klass som de fasta arfvodena, men genom ett dylikt tillvägagående skulle tvifvelsutän utstå dels olikheter i fråga om pensionering af personer af samma tjänsteställning jämte ett synnerligen olämpligt betungande af pensionskassan, dels ock vid eventuellt nödvändig förflyttning af personal från öfre Norrland till andra sydligare bandelar betänkliga ojämnheter i aflöningsförhållanden och andra svårigheter med därpå följande missnöje och påståenden om orättvisor m. m.

Styrelsen anser därför, att det afsedda ändamålet lämpligast vunnas, om åt de tillämnade förbättringarne af merberörda personals existensvillkor gifves formen af ett särskildt lönetillägg, hvilket styrelsen för korthetens skull benämnde »kallortstillägg». Då emellertid detta tillägg vore ämnadt att utgöra en ersättning för de genom de klimatiska och speciella ortsförhållandena i öfrigt försakade ökade kostnaderna för anskaffande af hvad som för såväl den ene som den andre måste anses tillhöra livets nödtröft, ansåge styrelsen, att detsamma, som enligt styrelsens förmenande borde utgå inom hela femte distriktet, lämpligen kunde bestämmas till olika belopp inom olika delar eller zoner af distriktet för den därstädes bosatta personalen, men att inom hvarje sådan del eller zon tillägget borde vara lika för alla. Med hänsyn till hvad sålunda anförts samt i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad distriktsförvaltningen vid femte distriktet, som i ämnet sig yttrat, därom föreslagit, har styrelsen i sådant afseende såsom sin mening framhållit, att femte distriktet lämpligen borde i fråga om kallortstillägget delas i tre zoner nämligen 1:o) bandelen Gellivare—Riksgränsen, 2:o) bandelarne i öfrigt norr om Jörn, samt 3:o) distriktets öfriga bandelar från och med Jörn till Långsele.

Beträffande därefter det belopp, hvarmed kallortstillägget skulle utgå till tjänstehafvarne inom ofvannämnda olika zoner, har styrelsen, med stöd bland annat af den erfarenhet, som, efter det provisorisk trafik öppnats å bandelen Gellivare—Riksgränsen, vunnits i fråga om de lönevillkor, som för den extra personalen därstädes måst bestämmas, föreslagit, att dessa belopp skulle utgå: å sistnämnda bandel med 20 kronor, å bandelarne i öfrigt norr om Jörn med 10 kronor och å bandelarne från och med Jörn till Långsele med 5 kronor, allt per månad räknadt för en hvar

tjänstehafvare; hvarjämte järnvägsstyrelsen anhållit, att hvad sålunda föreslagits måtte få tillämpas redan under år 1903, hvilket särskildt hvad bandelen Gellivare—Riksgränsen anginge vore nödvändigt för att trafiken därstädes skulle kunna med verkligt dugande ordinarie personal upprätthållas.

Vidare anmärker järnvägsstyrelsen, att de föreslagna lönetilläggen visserligen borde anses tillhöra lönen så, att tjänstehafvare vid sjukdom eller annat laga förfall för tjänstens utöfvande icke skulle därpå gå i mistning, men styrelsen anser sig dock böra därjämte framhålla, att dessa tillägg icke kunde anses såsom en löneroglering i egentlig mening, då de ju vid eventuell förflyttning af tjänstehafvare till annat distrikt skulle för den förflyttade upphöra, utan att de borde anses utgöra en till följd af speciella ortsförhållanden härflytande förbättring i vissa tjänstehafvares existensmöjligheter, oberoende af de för hela statsbaneförvaltningen i öfrigt fastställda egentliga löneförmånerna. Ett bifall till den gjorda framställningen skulle således icke verka därhän, att, därest dyrtidstillägg jämväl för följande år beviljades, de tjänstehafvare inom femte distriktet, hvilka icke hade förmånen af fri bostad och vedbrand, ginge detsamma förlustige.

Slutligen har styrelsen erinrat att, hvad anginge det föreslagna kallortstillägget för tjänstehafvare å linjen norr om Gellivare, detta tillägg skulle enligt det mellan staten och Luossavaara—Kiirunavaara aktiebolag den 2 juli 1898 ingångna kontrakt angående anläggande af denna linje m. m. af bolaget gäldas, men att styrelsen dock ansett frågan om kallortstilläggets tilldelande böra i sin helhet komma under ompröfning.

Tanken att bereda personalen i öfre Norrland något ökade löneförmåner kan sägas redan vara inom Riksdagen erkänd såsom principiellt rättvis och har äfven åtminstone för en del af samma personal i någon mån vunnit tillämpning. Sedan år 1892 har nämligen Riksdagen hvarje år till och med år 1896, på framställning af Eders Kungl. Maj:t, medgifvit, att af järnvägstrafikmedel ett belopp af högst 12,000 kronor finge under det kommande året användas till förhöjning i vissa fall af de vid statens järnvägar anställda banvakters löneförmåner utöfver det då medgifna högsta arfvodesbeloppet med 60 kronor för hvarje banvakt. Ehuru sådant icke varit uttryckligen stadgadt, har järnvägsstyrelsen med stöd af inom Riksdagen gjordt uttalande låtit denna löneförbättring komma de i vissa trakter af Norrland anställda äldre banvakter till del.

Äfven sedan samtliga banvakternas arfvoden efter 1897 års löneroglering höjts och nyssnämnda löneförbättring därmed upphört, hafva dock de af desse betjante, som äro stationerade i Norrland, vissa fördelar

utöfver dem, som i allmänhet tillkomma denna klass. Banvakter vid linjerna norr om Storvik, liksom ock de vid Stockholm, Göteborg och Malmö stationerade, börja nämligen 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 tjänstgöring kunna uppnå nämnda maximum af 660 kronor. Liknande förmån af högre begynnelsearfvode tillkommer jämväl de vid förenämnda linjer anställde stationskarlar, putsare, pumpare oeh kolvakter, hvarjämte all ordinarie personal norr om Ljusdal erhåller ett större antal s. k. hushållsbiljetter än den öfriga statsbanepersonalen.

Behovet af förbättrade existensvillkor för betjante vid statens järnvägar i Norrland var äfven föremål för järnvägsstyrelsens uppmärksamhet i dess underdåniga förslag till nytt aflöningsreglemente den 26 november 1892, enligt hvilket banvakt eller stationskarl, som med godt vitsord tjänstgjort 15 år i Norrland, skulle, om hans tjänstgöringsort vore att anse såsom särdeles dyr ort, utöfver det för befattningen fastställda högsta arfvodesbeloppet kunna erhålla ett tilläggsarfvode af 60 kronor för år, hvilket arfvode dock vid förflyttning till mindre dyr ort skulle indragas. 1893 års järnvägskommitté afstyrkte detta förslag, som järnvägsstyrelsen sedermera i sitt underdåniga utlåtande öfver kommitténs betänkande vidhöll, och Eders Kungl. Maj:t fann ej lämpligt att i förslaget till löne-reglering för personalen vid statens järnvägar intaga bestämmelse om dyrortstillägg för banvakter och stationskarlar. Vid 1897 års riksdag antogos de af Eders Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna om banvaktens och stationskarlars aflöning utan sådant tillägg, som afsetts med järnvägsstyrelsens, sedermera vid nämnda riksdag af motionärer i båda kamrarna upptagna förslag.

En därefter vid 1900 års riksdag inom Andra Kammaren väckt motion därom, att banvakter å dåvarande fjärde distriktet (linjerna Sundsvall—riksgränsen samt från Bräcke norrut) måtte uppflyttas en löneklass högre än banvakterna vid de öfriga distrikten, vann, trots statsutskottets afstyrkande hemställan, Andra Kammarens bifall, men afslogs i medkammaren likasom sedermera i den gemensamma voteringen.

Vid 1901 års riksdag föreslogs i enskild motion, att banvakter norr om Ljusdal måtte erhålla ett dyrortstillägg af 5 kronor i månaden utöfver sitt nuvarande arfvode, men förslaget afslogs utan votering i båda kamrarna. I sitt afstyrkande utlåtande förklarade emellertid statsutskottet, att det icke ville förneka, att en del banvakter i nordligaste Sverige, nämligen de som vore stationerade å afskilda och ödsliga platser med ett synnerligen hårdt klimat, hade en i följd därpå mer än vanligt svår och ansträngande verksamhet samt vore utsatta för särskilda obehag, som syntes

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 kunde dock icke afgöras utan fullständig utredning af frågan i dess sammanhang med den öfriga järnvägspersonalens aflöningsvillkor och förhållanden. I saknad af sådan utredning och på enskild motionärs förslag ansåge sig utskottet icke böra tillstyrka någon Riksdagens åtgärd i ärendet, men, enligt hvad utskottet inhämtat, hade järnvägsstyrelsen redan sin uppmärksamhet fäst å denna fråga, hvadan man torde hafva anledning förvänta, att sådant förslag i ämnet, som efter frågans vederbörliga utredning kunde befinnas påkalladt, skulle för Riksdagen framläggas.

Den svårighet och i flere fall omöjligheten att inom femte distriktet mot de vid statens järnvägar gällande aflöningsvillkor erhålla fullt duglig och pålitlig personal, hvarpå dess rekrytering vid den senast färdigbyggda bandelen nyligen erbjudit ett i ögonen fallande bevis, synes mig också föranleda därtill, att vidtagandet af åtgärder för beredande af någon förbättring härutinnan icke längre bör undanskjutas.

Den form för aflöningsens förbättrande, som i järnvägsstyrelsens förslag upptagits, eller ett tillägg till lönen, synes mig likaledes vara lämplig, enär denna med anställning å viss ort förbundna lönetillökning icke bör grundlägga någon rätt till högre pension, men däremot ej heller förloras vid laga förfall för tjänstens utöfvande, likasom ock ett tillfälligt dyrtidstillägg, tilldeladt alla statens tjänstehafvare, efter samma grunder i förhållande till totalaflöningen, icke bör kunna på grund af nu ifrågasvarande lönetillägg fränkännas denna personal.

Emot de ifrågasatta beloppen, hvilkas storlek af järnvägsstyrelsen afvägts vid jämförelse med vunen erfarenhet från den extra personalens lönevillkor vid Gellivare—Riksgränsbanan, har jag ej heller något att erinra; och anser jag, att det ifrågasatta lönetillägget bör kunna utgå redan under innevarande år.

Efter hvad järnvägsstyrelsen meddelar, har med tillämpning af här-
ofvan angifna grunder kostnaden för tilldelande af det föreslagna löne-
tillägget till femte distriktets personal beräknats för innevarande år uppgå
till omkring 150,000 kronor, däraf omkring 50,000 kronor beräknats för
bandelen Gellivare—Riksgränsen, hvadan, då denna del af utgifterna härför
kommer att likasom den öfriga driftkostnaden ersättas af Luossavaara—
Kiirunavaara aktiebolag, den på trafikmedlen belöpande ökningen skulle
utgöra omkring 100,000 kronor.»

Såsom järnvägsstyrelsen i detta ärende framhållit, har det i flera fall
visat sig vara förenadt med svårigheter att vid statsbanorna i öfre Norr-

land mot nu fastställda aflöningsvillkor erhålla och vid anställning därstädes bibehålla dugande och pålitlig personal. Att med hänsyn härtill någon förbättring i aflöningen måste beredas en del tjänstehafvare vid järnvägarna i dessa nordliga trakter lär icke kunna med fog bestridas. Det förslag, Kungl. Maj:t nu i sådant afseende framlagt, synes ock utskottet i hufvudsak vara af beskaffenhet att kunna förordas till antagande. I vissa afseenden har utskottet dock funnit anledning att vid förslaget framställa erinringar och föreslå något ändrade bestämmelser.

Hvad angår bestämmelsen, att den ifrågasatta aflöningsförbättringen, hvilken i förslaget benämnes särskildt lönetillägg, skulle anses tillhöra lönen, har utskottet icke kunnat undgå att däremot hysa betänkligheter, då införandet i särskilda fall af ett lönetillägg af denna beskaffenhet synes utskottet kunna småningom leda till en rubbning i den allmänt gällande lönestaten. Med hänsyn härtill har utskottet funnit sig icke böra tillstyrka berörda bestämmelse, utan anser ifrågavarande tillägg böra upptagas under benämningen: särskild aflöningsförbättring.

På sätt till statsrådsprotokollet blifvit anfördt, bör ifrågavarande aflöningsförbättring, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tillerkännas statens tjänstemän och betjänte, icke utgöra hinder för uppbärande af dyrtidstillägget, men å andra sidan synes det utskottet uppenbart, att dyrtidstillägg ej bör få beräknas på förenämnda, af speciella ortsförhållanden påkallade tillägg till aflöningen.

Kungl. Maj:ts förslag innebär, att alla inom femte statsbanedistriktet stationerade tjänstehafvare skulle erhålla aflöningsförbättring, äfvensom att inom hvarje af de tre zoner, hvaruti detta distrikt för ändamålet fördelats, aflöningsförbättringen skulle utgå med lika belopp till alla, nämligen i en zon med 20 kronor, i den andra med 10 kronor och i den tredje med 5 kronor, allt för månad räknadt. Beträffande denna zonindelning och de för berörda områden föreslagna aflöningsbeloppen har utskottet ej annat att erinra, än att de angifna beloppen enligt utskottets mening böra be-teckna hvad som inom de särskilda zonerna *högst* må kunna utgå såsom aflöningsförbättring. Det synes nämligen utskottet uppenbart, att ej alla orter inom området i fråga kunna likställas med afseende å hårdt klimat, ödslig belägenhet och höga lefnadskostnader, liksom ock att samma ortsförhållanden kunna i följd af tjänstgöringens olika art för den ena befattningen medföra större obehag och svårigheter än för den andra. För ett rättvist bestämmande af aflöningsförbättringens belopp böra ofvan antydda förhållanden vinna beaktande, och synes det därför böra öfverlämnas åt järnvägsstyrelsen att med hänsyn till de i hvarje fall föreliggande omständigheterna afgöra, huruvida och med hvilket belopp, inom den för

hvarje område fastställda begränsningen, aflöningsförbättring må tillerkännas vederbörande tjänstehafvare.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen medgifver, att från och med innevarande år särskild aflöningsförbättring må kunna beredas inom statens järnvägars femte distrikt stationerad tjänstehafvare med belopp, som, efter järnvägsstyrelsens bepröfvande i hvarje fall, må bestämmas: för tjänstehafvare å den nya bandelen Gellivare—Riksgränsen till högst 20 kronor, för tjänstehafvare å bandelarna i öfrigt norr om Jörn till högst 10 kronor och för tjänstehafvare å bandelarna från och med Jörn till Långsele till högst 5 kronor, allt för månad räknadt, äfvensom att denna aflöningsförbättring, därest allmänt dyrtidstillägg skulle tilldelas statens tjänstemän och betjante, icke skall utgöra hinder för uppbärande af sådant dyrtidstillägg, hvilket dock icke må beräknas å förberörda särskilda aflöningsförbättring.

2:o.

Ang. inrättande af nya tjänster vid statens järnvägar.

Vidare har Kungl. Maj:ts föreslagit Riksdagen medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar må, med uteslutande ur samma stat af arfvode till en maskiningenjör jämte ett tilläggsarfvode till denne, uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän, nämligen inom styrelsen en byråingenjör samt vid distrikten en maskindirektör och två stationsinspektorer å 3:e klassens stationer; samt att af desse tjänstemän de två stationsinspektorerne må anställas redan under 1903.

Med afseende å denna framställning har departementschefen till statsrådsprotokollet anfördt följande:

»I ofvannämnda underdåniga skrifvelse den 24 november 1902 har järnvägsstyrelsen jämväl gjort hemställan om aflåtande till Riksdagen af nådig proposition rörande inrättande af nya tjänstebefattningar vid statens järnvägar.

I sådant hänseende hemställer styrelsen till en början om anställande af ytterligare en *byråingenjör* å bankonstruktionsbyrån vid banafdelningen.

Innan jag redogör för järnvägsstyrelsens motivering härför, torde det tillåtas mig erinra om tillkomsten af nämnda byrå.

Enligt den af Eders Kungl. Maj:t den 15 oktober 1897 för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar utfärdade instruktion lydte under banafdelningen banbyrån med följande tjänstemän, nämligen: en byrådirektör, två byråingenjörer, en notarie, ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes, en telegrafdirektör och en arkitekt. Banbyrån hade till göromål att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som rörde banafdelningen; att utföra ritningar och beräkningar för banbyggnader; att föra protokoll samt uppsätta och expediera skrivelser i banärenden med undantag i vissa fall af sådana, som afgjordes i plenum; att vårda alla kontrakt och andra handlingar, ritningar, modeller och böcker, som enligt arbetsordningen skulle å byrån förvaras; samt att granska alla till afdelningen inkommande tjänsterapporter och hos öfverdirektören anmäla därvid förekommande anmärkningar.

I underdånig skrivelse den 9 november 1899 framhöll järnvägsstyrelsen, hurusom, jämte det göromålen å öfverdirektörens för banafdelningen expedition eller den s. k. banbyrån under de senaste åren i afsevärd grad ökats, vissa delar af de till banbyrån hörande göromålen vore af den speciella natur, att de af den, som i första hand skulle handhafva dem, fordrade förutsättningar af helt annan art, än som erfordrades för handläggning af banbyråns öfriga göromål. Från de banbyrån enligt gällande instruktion tillkommande åligganden borde af detta skäl med nödvändighet utbrytas hvad som anginge utförandet af ritningar och beräkningar för de delar af banbyggnaden med tillhörande materiel, som afsåge spår- och spårväxeldetaljer, brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanordningar å bana och stationer jämte vårdandet af konstruktioner och modeller. För dessa arbeten kräfdes nämligen så mycket detaljstudium och detaljarbete, beräkningar och undersökningar, att arbetena rimligtvis icke borde tillkomma den byrådirektör, som handhade banafdelningens öfriga arbeten, helst med den stora omfattning dessa dåmera erhållit. Förenämnda arbeten jämte därmed lämpligen sammanhörande broinspektion samt materialprofning och leveransbesiktning för banafdelningens räkning borde därför, enligt styrelsens förmenande, utföras å särskild byrå — »bankonstruktionsbyrå» — under särskild byrådirektörs ledning, å hvilken byrå tillika skulle placeras en af de å banafdelningens stat nu uppförde byråingenjörerna.

Sedan 1900 års Riksdag på framställning af Eders Kungl. Maj:t medgifvit, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar singe uppföras arfvoden till, bland annat, ytterligare en byrådirektör å banafdelningen, blef genom nådig kungörelse den 21 december 1900 an-

gående ändrad lydelse af vissa §§ i förenämnda instruktion banbyrån från och med år 1901 delad i två byråer, *banbyrån* med en byrådirektör, en byråingenjör, en notarie, ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes, samt *bankkonstruktionsbyrån* med en byrådirektör, en byråingenjör, ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes; hvarjämte af telegrafdirektörens expedition bildades elektrotekniska byrån med närmare bestända åligganden, och dess byrådirektör utgjordes af telegrafdirektören. Göromålen fördelades mellan de båda förstnämnda byråerna så,

att banbyrån skulle åligga: att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af banärenden; att utföra sådana ritningar och beräkningar för banbyggnader, hvilka icke åläge bankkonstruktions- eller elektrotekniska byråerna; att föra protokoll samt uppsätta och expediera skrivelser i banärenden med undantag i vissa fall af sådana, som afgjordes i plenum; att vårda alla kontrakt och alla handlingar, ritningar och böcker, som enligt arbetsordningen skulle å byrån förvaras; samt att granska alla till byrån inkommande tjänsterapporter och hos öfverdirektören anmäla därvid förekommande anmärkningar; samt

bankkonstruktionsbyrån: att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som anginge bankkonstruktioner, och därvid utföra ritningar och beräkningar för de delar af banbyggnaden, som afsåge spår- och spårväxeldetaljer, brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanordningar å bana och stationer; att föra protokoll samt uppsätta och expediera skrivelser i bankkonstruktionsärenden med undantag i vissa fall af sådana, som afgjordes i plenum; att vårda alla handlingar, ritningar, konstruktioner och modeller, som enligt arbetsordningen skulle å byrån förvaras; samt att anordna och öfvervaka broinspektion äfvensom i de fall, då sådant icke tillkomme elektrotekniska byrån, materialprofning och leveransbesiktning för banafdelningens räkning.

Järnvägsstyrelsen har nu meddelat, att göromålen å bankkonstruktionsbyrån fått en sådan omfattning, att den där tjänstgörande byråingenjören, hvilken utbildats särskildt för brobyggnadsfacket, blifvit uteslutande upptagen af frågor tillhörande nämnda fack. De utredningar, som afsåge signal- och säkerhetsanordningar, vore äfven af sådan speciell natur, att de af den, som i första hand skulle handlägga dem, fordrade särskilda fackkunskaper, och detta så mycket mera, som utvecklingen inom denna gren af ingenjörsyrket fortginge mycket hastigt. Den vikt och betydelse, Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen fäst vid de arbeten, hvarom här särskildt vore fråga, torde äfven framgå af de mycket afsevärda anslag, som under en längre följd af år för dylika anvisats och som ensamt under de

senaste fyra åren uppgått till i medeltal 150,000 kronor för år. Det vore därför af behovet påkalladt, att vid bankonstruktionsbyrån anställdes ytterligare en person i byråingenjörs ställning och med särskild utbildning för handläggandet af frågor rörande signal- och säkerhetsanordningar.

Med erinran, att enligt det för järnvägsstyrelsen gällande aflöningsreglemente byråingenjörs arfvode utgör 4,000 kronor med två ålderstillägg å 500 kronor hvartdera, får jag för egen del förklara, att jag finner af hvad styrelsen anfört vara ådagalagdt, att den föreslagna befattningen är för göromålets å bankonstruktionsbyrån behöriga skötande erforderlig.

Järnvägsstyrelsen har vidare hemställt om inrättande af en ny *maskindirektörsbefattning*.

Förslaget härom afser en förändring af föreståndarens för centralverkstaden i Örebro ställning.

I afseende härå får jag till en början erinra, att enligt den för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar gällande instruktion hvarje distriktsförvaltning består af en distriktschef, en bandirektör och en maskindirektör, hvilken sistnämnde åligger, bland annat, att ombesörja den rullande materielens underhåll och i sådant hänseende utöfva högsta ledningen af distriktets verkstäder samt att i allmänhet ordna och kontrollera verkstads tjänsten inom distriktet. Sedan 1901 års Riksdag, i anledning af nådig proposition, medgifvit ökning af antalet arfvoden till vissa tjänstemän vid distriktet, blefvo jämlikt nådigt bref den 15 november 1901 statens järnvägar från ingången af år 1902 fördelade i fem distrikt i stället för de förutvarande fyra distriktet. I det den 3 maj 1901 utfärdade förnyade aflöningsreglementet för tjänstemän och betjante vid statens järnvägar upptagas fem maskindirektörer och åtta maskiningenjörer, hvartill kommer ytterligare en af 1902 års Riksdag beviljad maskiningenjörstjänst. Maskindirektörs aflöning utgör 4,500 konor jämte fri bostad och vedbrand samt kan efter 5 år höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Maskiningenjörs aflöning utgör 3,000 kronor med fri bostad och vedbrand samt enahanda ålderstillägg, som tillkomma maskindirektör, hvarjämte maskiningenjörerna i Örebro och Bollnäs, såsom föreståndare för verkstäder belägna utom distriktens hufvudstationer, hvardera åtnjuta ett särskildt tilläggsarfvode af 500 kronor för år.

Sedan 1899 års Riksdag till anläggning af en centralverkstad för reparation af lokomotiv i Örebro anvisat 350,000 kronor och nästföljande års Riksdag för fullbordandet af verkstaden beviljat ytterligare

150,000 kronor, anmälde järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 23 december 1901, att arbetena med verkstadsanläggningen fortskridit så långt, att verkstaden, hvilken redan delvis tagits i bruk, beräknades under år 1902 blifva fullt färdig till den utsträckning, som närmast varit afsedd med den första anläggningen. Tillika hemställde järnvägsstyrelsen att, då arbetena vid verkstaden sålunda redan under sistnämnda år finge en allt mer ökad omfattning, och i sammanhang därmed ansvaret såsom teknisk och ekonomisk föreståndare för centralverkstaden icke rimligtvis kunde påläggas den i Stockholm stationerade maskindirektören vid första distriktet, hvilken det jämlikt instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar ålåde att utöfva högsta ledningen af distriktets verkstäder, maskindirektören vid nämnda distrikt måtte från ingången af år 1902 befrias från åliggandet att vara högste ledare för distriktets verkstäder, i hvad det anginge centralverkstaden, och att högsta ledningen af denna verkstad i stället måtte, utan hinder af bestämmelserna i åberopade instruktion, tills vidare öfverflyttas till den i Örebro stationerade maskiningenjören vid statens järnvägar. Genom nådigt bref den 24 januari 1902 täcktes äfven Eders Kungl. Maj:ts medgifva, att bemälda maskiningenjör finge tills vidare i maskindirektörens vid första distriktet ställe utöfva högsta ledningen af ifrågakvarande centralverkstad.

Efter hvad järnvägsstyrelsen nu meddelar, har denna viktiga anläggning, omfattande uppställningsplatser för 20 lokomotiv, under sistförflutna året fullbordats och redan lämnat beräknade gynnsamma resultat, och styrelsen framhåller därvid nödvändigheten af att chefen för denna verkstad såväl i ställning som aflöningsvillkor likställdes med en maskindirektör vid statens järnvägar. Det vore nämligen önskvärdt, att chefskapet uppdroges åt en person, hvars kompetens och duglighet härför vore bepröfvade, men som i verkstadschefs ställning icke borde vara underordnad afdelningsföreståndaren i det distrikt, inom hvilket verkstaden vore belägen, då han hade att vid densamma såsom centralverkstad låta utföra och ansvara för arbete åt hela statsbanenätet.

Slutligen påpekar järnvägsstyrelsen, att i händelse af bifall till förslaget en maskiningenjörsbefattning vid statens järnvägar skulle blifva obehöflig samt det maskiningenjören i Örebro nu tillkommande tilläggsarfvode af 500 kronor ur staten utgå, till följd hvaraf för närvarande icke någon ökad utgift ifrågakomme, enär den nuvarande innehafvaren af ifrågakvarande chefspost uppbure, jämte maskiningenjörs begynnelsearfvode 3,000 kronor, två ålderstillägg å 500 kronor hvarterda jämte tilläggsarfvode 500 kronor eller tillhopa samma belopp som maskindirektör, fränsedt ålderstillägg, ägde uppbära.

På min begäran hafva från järnvägsstyrelsen meddelats närmare upplysningar om ifrågakvarande centralverkstad. Densamma vore nu uppförd till den omfattning, som afsetts med det af Riksdagen beviljade anslaget, 500,000 kronor, och smedjan jämte plåtslagareverkstaden, som varit i gång öfver ett år, sysselsatte omkring 100 man. I den stora maskin- och uppsättningsverkstaden för lokomotiv, hvars inredning närmade sig sin fullbordan, hade arbetena dittills endast i ringa utsträckning kunnat bedrivas, sysselsättande för närvarande endast cirka 25 man. Detta antal komme emellertid att redan inom kort högst betydligt ökas, och då verkstaden kommit i full gång, hvilket med säkerhet påräknades ske under loppet af innevarande år, beräknades den sammanlagda arbetspersonalen komma att uppgå till omkring 450 man, då däremot å de tre förutvarande större lokomotivreparationsverkstäderna i Stockholm med Liljeholmen, Göteborg och Malmö motsvarande antal utgjorde omkring 225, 275 och 325 man. I centralverkstaden finnes uppställningsplatser för 20 lokomotiv med tendrar, under det att 13, 14 och 16 platser finnes i nyssnämnda resp. lokomotivverkstäder.

Dessa siffror visade, att centralverkstaden utan gensägelse vore den viktigaste af statens lokomotivreparationsverkstäder, ett förhållande som komme att blifva ännu mer framträdande, då centralverkstaden, såsom afsedt vore, i en framtid utvidgades, under det att ej några afsevärda utvidgningar af de öfriga verkstäderna torde ifrågakomma.

En annan omständighet, som talade för att ju förr dess hellre göra centralverkstadens chef såväl i grad som i aflöning fullt likställd med en maskindirektör, vore den att, då, såsom järnvägsstyrelsen i sin underdåniga skrivelse af den 23 december 1901 framhållit, platsen såsom chef för centralverkstaden borde uppdragas åt en erfaren, duglig och bepröfvad person, denne väl torde städse komma att utses bland de äldre maskiningenjörerna vid statens järnvägar. Då låge emellertid nära till hands, att samme person, som kanske efter endast några få år skulle stå i tur att avancera till maskindirektör, funne med sin fördel förenligt att söka en dylik ledigblifven befattning, såvida icke chefsplatsen vid centralverkstaden erbjöde fullt ut lika stora fördelar. De täta ombyten af chef för centralverkstaden, som häraf blefve en nödvändig följd, skulle utan gensägelse hafva ett mycket ogynnsamt inflytande på denna verkstads goda och följdriktiga skötsel.

Hvad järnvägsstyrelsen framhållit rörande den särskilda ställning ifrågakvarande verkstad komme, i jämförelse med statens järnvägars öfriga verkstäder, att intaga såsom en centralverkstad för hela statsbanenätet, äfven-

som beträffande önskvärldheten att undvika täta personalombyten på den ansvarsfulla platsen såsom föreståndare för samma verkstad, synes mig innefatta fullgoda skäl för att tillstyrka järnvägsstyrelsens hemställan om inrättande för detta ändamål af en ny maskindirektörstjänst.

Tillika hemställer järnvägsstyrelsen om inrättande af *två nya stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens stationer*. I afseende härå meddelar styrelsen, att dessa erfordrades i anledning af tillkomsten af den nya statsbanedelen Gellivare—Riksgränsen, nämligen vid Kiruna och Riksgränsens stationer. Vid förstnämnda station hade erfarenheten vid bandelens provisoriska trafikerande visat, att med hänsyn till trafikens omfattning därstädes denna station liksom bandelens utgångspunkt Gellivare borde hänföras till 3:e klassens stationer. Äfven beträffande Riksgränsens ändstation, dit tullkammare vore förlagd, syntes ock erforderligt, att därstädes, i likhet med vid gränsstationen Storlien, inrättades en 3:e klassens station. Dessa tjänstebefattningar borde tillsättas redan under loppet af innevarande år.

Härvid har jag intet att erinra.»

Hvad till statsrådsprotokollet blifvit i detta ärende anfördt synes utskottet innefatta giltiga skäl för den gjorda framställningen, hvarför utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag, må medgifva,

a) att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar må, med uteslutande ur samma stat af arfvode till en maskiningenjör jämte ett tilläggsarfvode till denne, uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän, nämligen inom styrelsen en byråingenjör samt vid distrikten en maskindirektör och två stationsinspektorer å 3:e klassens stationer; samt

b) att af desse tjänstemän de två stationsinspektorer må anställas redan under år 1903.

3:o.

Slutligen har Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen medgifva, att den vid statens järnvägar tillhöriga ångfärjan anställda personalen må från och med år 1904 uppföras å ordinarie stat; samt att dess aflöning må, förutom densamma tillkommande kost, utgå enligt det i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 12 sistlidne januari intagna förslag till stat.

*Angående
personalen å
den statens
järnvägar till-
höriga ång-
färjan.*

Till åberopade statsrådsprotokollet har departementschefen i detta ärende anfört följande:

»Slutligen anmäler järnvägsstyrelsen att, sedan nu under tre års tid tillräcklig erfarenhet vunnits beträffande den för ångfärjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn anställda personalen, dess tjänstgöring och rimliga löneförmåner, det syntes styrelsen lämpligt, att största delen af denna personal från och med år 1904 uppfördes å ordinarie stat.

Hvad anginge de särskilda befattningshafvarne och deras aflöningsförmåner, hade styrelsen, med hänsyn såväl till motsvarande befattningar vid statens järnvägstrafik som till staten för den danska med den svenska alternerande ångfärjan samt till de förhållanden vid den svenska handelsflottan, som därvid borde tagas i betraktande, uppgjort följande

**Förslag till aflöningsförmåner för befäl och besättning å svenska staten
tillhörig ångfärja.**

	Fast arfvode.			Arfvode efter klass.				Nuvarande aflöningsförmåner.
	Lön kr.	Tjänstgöringspenningar kr.	Summa arfvode kr.	Lägsta arfvode		Högsta arfvode		
				klass.	kr.	klass.	kr.	
a) Tjänstemän:								
befälhafvare	2,250	750	3,000	—	—	—	—	4,500
1:ste styrman och reservbefälhafvare.....	—	—	—	4	2,100	2	2,700	2,700
1:ste maskinist	—	—	—	3	2,400	1	3,000	2,700
2:dre styrman	—	—	—	6	1,500	4	2,100	1,500
b) Betjante:								
2:dre maskinist	—	—	—	6	1,500	4	2,100	1,800
3:dje styrman	—	—	—	—	—	—	—	1,080
3:dje maskinist	—	—	—	8	1,080	6	1,500	1,200
4:de maskinist	—	—	—	—	—	—	—	1,200
förhandseldare	—	—	—	13	720	9	960	780
rorgångare	—	—	—	14	660	9	960	720
timmerman	—	—	—	14	660	10	900	720
eldare	—	—	—	—	—	—	—	660
matros.....	—	—	—	15	600	11	840	600

Anm. 1. I likhet med öfriga tjänstemän och betjante vid distrikten, hvilka ej åtnjuta fri bostad, äger en hvar af färjans ordinarie personal att uppbära hyresbidrag.

Anm. 2. Ofvannämnde betjante erhålla uniformspersedlar in natura enligt reglemente, som af styrelsen fastställles.

Anm. 3. För ifrågavarande personal äro i öfrigt tillämpliga i gällande aflöningsreglemente för annan distriktspersonal fastslagna bestämmelser.

I förestående tabell har, för vinnande af öfversikt å nu till personalen å extra stat utgående aflöningsförmåner, härför upptagits en särskild kolumn.

Järnvägsstyrelsen har nu hemställt, att Eders Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen göra framställning om fastställande af ofvanstående stat för ångfärjepersonalen.

Lika med järnvägsstyrelsen anser jag det vara önskvärdt, att den personal, som är anställd vid statens ångfärja, nu uppföres på ordinarie stat. Mot de aflöningsförmåner, som styrelsen föreslagit i nära öfverensstämmelse med jämförbara tjänstehafvare vid statens järnvägar, har jag ej något att erinra, likasom det med hänsyn till den i vissa afseenden särskilda ställning ångfärjepersonalen intager synes mig lämpligt, att densamma tills vidare upptages å en särskild stat och icke inordnas bland den öfriga statsbanepersonalen.

Med anledning af den besättning å fartyg genom sjölagens 45 § tillförsäkrade rätt till kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning har jag från järnvägsstyrelsen inhämtat upplysningar i detta afseende rörande ångfärjans personal och därvid inhämtat, att, likasom hittills personalen utom öfriga löneförmåner jämväl erhållit fri kost, afsikten vore, att äfven efter dess uppförande å ordinarie stat densamma tillkommande kost skulle af trafikmedlen bestridas efter de pris, hvarom järnvägsstyrelsen kunde öfverenskomma med den, som bedrefve restaurationsrörelsen å ångfärjan. Järnvägsstyrelsen har ock öfverlämnat transsumt af det nu gällande kontraktet därom samt meddelat, att personalens kosthåll beräknats för år 1903 föranleda en utgift af 16,600 kronor. Såsom motsvarande denna förmån utöfver den egentliga aflöningen hafva framhållits de förmåner, som tillkomma den med ångfärjepersonalen närmast jämförliga distriktspersonalen, såsom bostad in natura, milpenningar och nattlogiersättning.»

Vid Kungl. Maj:ts förevarande framställning har utskottet icke haft annat att erinra, än att enligt utskottets mening den rätt till fri kost, som i enlighet med sjölagens 45 § tillkommer ångfärjepersonalen, bör, likasom öfriga för denna personal medgifna särskilda förmåner, upptagas såsom anmärkning vid staten. I anledning häraf hemställer utskottet,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen för nedan upptagna tjänstemän och betjante å den statens järnvägar tillhöriga ångfärjan, utan att desamma inordnas bland den öfriga

statsbanepersonalen, för sin del fastställer följande stat att från och med år 1904 tillämpas:

	Fast arfvode			Arfvode efter klass			
	Lön.	Tjänstgöringspenningar	Summa arfvode	Lägsta arfvode		Högsta arfvode	
				klass	kr.	klass	kr.
a) Tjänstemän:							
befälhafvare	2,250	750	3,000	—	—	—	—
1:ste styrman och reservbefälhafvare	—	—	—	4	2,100	2	2,700
1:ste maskinist	—	—	—	3	2,400	1	3,000
2:dre styrman	—	—	—	6	1,500	4	2,100
b) Betjante:							
2:dre maskinist	—	—	—	6	1,500	4	2,100
3:dje styrman	—	—	—	—	—	—	—
3:dje maskinist	—	—	—	8	1,080	6	1,500
4:de maskinist	—	—	—	—	—	—	—
förhandseldare	—	—	—	13	720	9	960
rorgångare	—	—	—	14	660	9	960
timmerman	—	—	—	—	—	—	—
eldare	—	—	—	14	660	10	900
matros	—	—	—	15	600	11	840

Aflöningen kan höjas efter 5 år med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Befälhafvare åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör, 1 krona såsom tilläggsarfvode.

1:ste styrman åtnjuter för hvarje enkel resa, han tjänstgör såsom befälhafvare, 1 krona såsom tilläggsarfvode.

Ann. 1. I likhet med öfriga tjänstemän och betjante vid distrikten, hvilka ej åtnjuta fri bostad, äger en hvar af färjans ordinarie personal att uppbära hyresbidrag.

Ann. 2. Ifrågavarande personal åtnjuter fri kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning.

Anm. 3. Ofvannämnde betjante erhålla uniformspersedlar in natura enligt reglemente, som af järnvägsstyrelsen fastställles.

Anm. 4. För ifrågavarande personal äro i öfrigt tillämpliga gällande aflöningsreglementes bestämmelser för annan distriktpersonal.

Stockholm den 13 mars 1903.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.
