

N:o 41.

Ank. till Riksd. kansli den 26 februari 1904, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om inrättande af nya tjänster vid statens järnvägar. (R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar måtte, med uteslutande ur samma stat af arvode till en stationsinspektor å andra klassens station, uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän vid distrikten, nämligen: en baningenjör, en stationsinspektor å första klassens station, två stationsinspektorer å tredje klassens stationer, en underinspektor och tre expeditionsföreståndare å första klassens station.

Till det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 nästlidne januari har föredragande departementschefen anfört följande:

»I underdänig skrifvelse den 18 november 1903 har järnvägsstyrelsen gjort hemställan om aflåtande till Riksdagen af nådig proposition rörande inrättande af följande nya tjänstebefattningar med fast arvode vid statens järnvägar, nämligen: en baningenjörsbefattning, en stationsinspektorsbefattning å första klassens station, två stationsinspektorsbefattningar å tredje klassens stationer samt en underinspektors- och tre expeditionsföreståndarebefattningar å första klassens station.

Hvad först angår den föreslagna *baningenjörsbefattningen*, är densamma afsedd för den nya statsbanedelen Uddevalla--Skee.

I anledning häraf tillåter jag mig erinra, hurusom styrelsen i under-

dålig skrifvelse den 25 oktober 1900, däri styrelsen hemställde om inrättande, bland annat, af åtskilliga nya baningenjörstjänster, anmälde att, då den under byggnad varande linjen Göteborg—Skee beräknats komma att utgöra 169 kilometer, äfven för denna linje skulle erfordras en baningenjör; men ansåg styrelsen att, som linjen icke vore beräknad att blifva färdig förr än om några år, framställning för det dåvarande icke behöfde göras om upptagande i staten af denne befattningshafvare.

I sin förstberörda underdåniga skrifvelse af den 18 november 1903 har järnvägsstyrelsen nu framhållit att, sedan arbetena å den öfre delen af linjen Göteborg—Skee eller sträckan mellan Uddevalla och Skee så framskridit, att denna bansträcka beräknades komma att öppnas för allmän trafik under december månad år 1903, erfordrades för utöfvande af banbefälet å denna sträcka en ny baningenjör, enär med hänsyn till såväl denna bansträckas afskildhet från det öfriga statsbancnätet som dess längd, omkring 85 km., densamma icke lämpligen kunde förläggas till annan bansektion. På sätt framginge af styrelsens nyssberörda underdåniga skrifvelse den 25 oktober 1900, vore det emellertid styrelsens afsikt att, efter fullbordandet af återstående delen af beslutade statsbanebyggnader genom Bohuslän eller sträckan Uddevalla—Göteborg (Olskroken), förlägga äfven denna sträcka under ifrågavarande tjänstemans banbefäl, hvarigenom den nya bansektionen skulle från 85 km. utsträckas att omfatta 169 km.

Sedan bansträckan mellan Uddevalla och Skee den 16 december 1903 upplåtits för allmän trafik och då den ifrågasatta nya befattningen synes vara för järnvägsförvaltningens behöriga skötande erforderlig, torde det icke böra längre anstå med tillsättande af densamma, hvarför jag för min del anser mig kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens hemställan om inrättande af en ny baningenjörstjänst.

Den föreslagna nya *stationsinspektorsbefattningen å första klassens station* samt *underinspektorsbefattningen* och de *tre expeditionsföreståndarebefattningarna* äro samtliga afsedda för Norrköpings station, hvilken enligt styrelsens förslag skulle uppflyttas från andra till första klassen.

I anledning af styrelsens framställning i denna del anser jag mig böra erinra, att före 1897 års lönereglering stationerna icke voro i aflöningsreglementet uppdelade i bestämda klasser, ehuru i praktiken en sådan uppdelning åtminstone i viss mån gjort sig gällande. Järnvägsstyrelsen ifrågasatte emellertid i sin underdåniga skrifvelse den 26 november 1892, att stationerna måtte indelas i dylika klasser i för-

hållande till hvarje stations vikt och betydelse med afseende på såväl trafik och inkomster som underlydande personal. Denna tanke upptogs af 1893 års järnvägskommitté; och vid löneregleringen år 1897 bestämdes i enlighet med kommitténs förslag, att stationerna skulle indelas i sju klasser, af hvilka fem skulle förestås af tjänstemän, stationsinspektorer, och två af betjante, stationsmästare, samt att stationsinspektorererna i de tre högsta klasserna skulle aflönas medelst fast arvode och antalet i hvarje af dessa klasser alltså fastställas af Kungl. Maj:t och Riksdagen gemensamt.

Till följd af Kungl. Maj:ts nådiga bref den 17 december 1897 angående bestämmelser med afseende å öfvergången till ny stat för personalen vid statens järnvägar voro Stockholms central, Stockholms norra, Stockholms södra, Göteborgs och Malmö stationer att hänföra till första klassens stationer samt stationerna Norrköping, Lund, Uppsala, Örebro, Nässjö, Linköping, Katrineholm, Jönköping, Hallsberg, Eslöf, Luleå, Sundsvall, Östersund, Karlstad, Falköping-Ranten, Hässleholm och Liljeholmen till andra klassens stationer. Till tredje klassen hänfördes 30 stationer. Sedermera hafva, efter framställning till 1901 års Riksdag, andra klassens stationer ökats med sexton och tredje klassens med två samt, med 1903 års Riksdags bifall, tredje klassen med ytterligare två stationer, så att för närvarande antalet stationer är 5 i första, 33 i andra och 34 i tredje klassen.

I sin förberörda underdåniga skrifvelse den 25 oktober 1900, däri järnvägsstyrelsen äfven gjorde den framställning, som föranledde 1901 års ökning af andra och tredje klassens stationer, framhöll styrelsen, hurusom den fördelning af stationer, som år 1897 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 kommitténs betänkande afgafs. Vidare anförde styrelsen, att det vore gifvet, att den högst afsevärda ökning i trafik, inkomster och personal, som ägt rum vid statens järnvägar sedan år 1894, i särskildt anmärkningsvärd grad framträdte vid de största stationerna. Ehuru emellertid af omfattande beräkningar, som, med ledning af dåmera tillgängliga uppgifter för år 1899 af styrelsen verkstälts i fråga om samtliga stationer vid statens järnvägar, framgätt, att äfven Norrköpings station intoge en afsevärdt högre ståndpunkt än de till andra klassen i öfrigt hänförda stationerna och i flera afseenden vore jämförlig med dem i första klassen, hade styrelsen likväl ansett sig icke böra då föreslå denna station till uppflyttning i första klassen, utan trott, att frågan därom ännu kunde anstå ett eller annat år — detta

särskildt med hänsyn därtill, att Kungl. Maj:t så nyligen som vid fastställandet af arfvodesstaten för år 1900 medgifvit, att ytterligare tre förste stationsskrifvare finge vid stationen anställas, hvarigenom antalet dylika tjänstemän därstädes nu uppginge till fem.

I sin förstberörda underdåniga skrifvelse den 18 november 1903 meddelar nu järnvägsstyrelsen, att trafikförhållandena vid Norrköpings station utvecklat sig på ett sådant sätt, att styrelsen funne tiden vara inne att föreslå Norrköping att inordnas bland första klassens stationer, till hvilka hittills endast räknats Stockholms centralstation, Stockholms norra och södra stationer samt hufvudstationerna i Göteborg och Malmö.

Till belysande af trafikförhållandenas utveckling vid Norrköpings station äfvensom deras relation till samma förhållanden såväl å de nuvarande första klassens stationer som å de andra klassens stationer, hvilka förete de största trafiksiffrorna och sålunda stå närmast Norrköping i afseende å trafikens omfattning, har styrelsen åberopat de bland längre fram återgifna tablåer med A. och B. utmärkta, *) hvilka omfatta, den första antalet resande, ton gods, inkomster och personal vid Norrköping under ett hvar af åren 1892—1902, samt de båda andra antal resande, ton gods etc. under 1902 vid dels första klassens, dels några af de största af andra klassens stationer.

Af dessa tablåer anser styrelsen visserligen framgå, å ena sidan, att Norrköpings station icke fullt uppnådde de trafiksiffror, som företeddes af Stockholms central och norra stationer (hvilka i statistiskt hänseende vore sammanslagna) samt hufvudstationerna i Göteborg och Malmö, men att stationen i fråga, å andra sidan, afgjordt och på ett mycket väsentligt sätt i afseende å trafikens omfattning öfverginge såväl den till första klassen hänfödda Stockholms södra station som de angifna, till andra klassen hörande stationerna.

I sammanhang härmed har styrelsen emellertid ansett sig böra framhålla, att någon sänkning af Stockholms södra station till lägre klass icke borde vidtagas med hänsyn ej mindre till de i allt fall afsevärda och säkerligen än vidare stigande trafiksiffrorna vid stationen i fråga än ock därtill, att en dylik ingripande anordning icke syntes vara tillräddig, innan stationsförhållandena i Stockholm blifvit slutligt ordnade.

Af nådigt bifall till styrelsens förslag om uppflyttande af Norrköpings station till första klassen skulle — fortsätter styrelsen — följa, att vid Norrköpings station borde inrättas expeditiönsföreståndare- och underinspektorsbefattningar efter samma grunder, som följts i afseende å öfriga första klassens stationer.

*) Dessa tablåer äro intagna i detta betänkande efter departementschefens yttrande.

Härvid tillåter jag mig bifoga den upplysningen, att vid Stockholms centralstation äro anställda en underinspektor för den s. k. yttertjänstgöringen och fyra expeditjonsföreståndare (afgående ilgods, ankommande ilgods, biljettförsäljning och efterkraf), vid hvardera af Malmö och Göteborgs stationer en underinspektor och fyra expeditjonsföreståndare (afgående fraktgods, ankommande fraktgods, ilgods och biljettförsäljning) samt vid hvardera af Stockholms norra och södra stationer en underinspektor och två expeditjonsföreståndare (afgående gods och ankommande gods).

Styrelsen har nu emellertid förklaradt sig anse att, då Norrköping icke ännu kunde i alla afseenden fullt likställas med flertalet af öfriga första klassens stationer, någon modifikation i afseende å antalet af dylika befattningar borde vidtagas. Särskildt hade styrelsen ansett att, då ilgodstrafiken vid Norrköping icke vore af samma omfattning som vare sig å Stockholms central eller Malmö och Göteborgs stationer, en expeditjonsföreståndarebefattning för ilgodsexpeditionen i Norrköping icke ännu vore erforderlig.

Styrelsen har i afseende därå erinrat, dels därom att en dylik befattning för den jämförelsevis obetydliga ilgodsexpeditionen å Stockholms södra station icke blifvit inrättad, dels ock därom att en expeditjonsföreståndarebefattning å ilgodsexpeditionen vid Malmö inrättats först med ingången af år 1902, ehuru Malmö station alltid varit hänförd till första klassen.

Beträffande däremot expeditionerna för afgående och ankommande fraktgods, så vore dessa båda af den betydighet, att de syntes styrelsen böra förses med föreståndare af nu ifrågavarande grad och aflöning. I detta hänseende har styrelsen hänvisat till tablå C,^{*)} utvisande antalet ton gods af olika slag, som under år 1902 afgått från och ankommit till, å ena sidan, Norrköpings och, å andra sidan, Stockholms central och norra stationer, Stockholms södra station, Göteborgs, Malmö, Sundsvalls, Örebro, Uppsala, Jönköpings och Lunds stationer.

Äfven i fråga om persontrafiken intoge, efter hvad styrelsen vidare anför, Norrköping en så framskjuten plats, att styrelsen funne sig böra hemställa om inrättandet af en expeditjonsföreståndarebefattning å biljettexpeditionen därstädes. Styrelsen har i afseende därå hänvisat till siffrorna i tablå D,^{**)} som omfattade dels antal försålda personbiljetter, dels inkomst af persontrafik under år 1902 vid enhvar af förenämnda första och andra klassens stationer.

*) Se sid. 132 och 133 i statsrådsprotokollet.

***) Se sid. 134 i statsrådsprotokollet.

Slutligen har styrelsen, med hänsyn såväl till den afsevärda personaluppsättning, som funnes å stationen, som ock till angelägenheten af att hafva fullt kvalificerad befäl för att dels biträda stationsinspektoren vid den dagliga tillsynen öfver det vidsträckta bangårdsområdet på platsen, dels vid förfall för stationsinspektoren inträda som hans själfskrifna vikarie, ansett, att en underinspektorsbefattning borde för den s. k. yttertjänstgöringen inrättas.

Mot styrelsens hemställan om uppflyttande af Norrköpings station till första klassen och uppförande i staten af de af nämnda omreglering föranledda nya befattningarna har jag icke något att erinra.

De två föreslagna nya stationsinspektorsbefattningarna å tredje klassens stationer erfordras för de bägge för trafik nyligen öppnade stationerna Norrtull och Uddevalla.

Järnvägsstyrelsen anför i afseende å dessa tjänstebefattningar att, efter det Norrtulls station blifvit ombyggd samt dit förlagts expedition af såväl afgående som ankommande vagnslastgods af sådant tyngre godsslag, som hädanefter icke skulle expedieras vid Stockholms norra station, förstnämnda station fått en väsentligen förändrad karaktär.

De godsslag, som hädanefter skulle expedieras vid Norrtulls i stället för vid Stockholms norra station, vore grus, gödsel, halm, hö, kalk, kreatursben, sten, tegel, torf, torfströ och torfmuall, trävaror och vassrör. Styrelsen vore icke i tillfälle att exakt uppgifva, huru stora kvantiteter af nämnda godsslag expedierats under 1902 vid Stockholms norra station. Till belysande, i den mån sådant låte sig göra, af att den godsmängd, som omflyttats från Stockholms norra station till Norrtull, i allt fall vore betydande, kunde meddelas, att under år 1902 afsändts resp. mottagits vid Stockholms norra station:

trävirke	till en vikt af 4,280 resp. 20,378 ton
ved och torf	» » » » 175 » 27,875 »
kalk, kalksten och cement	» » » » 1,826 » 2,436 »
sten- och jordarter, tegel, asfalt	» » » » 6,299 » 31,800 »
gödningsämnen	» » » » 3,163 » 2,188 » ,

motsvarande i medeltal omkring 30 vagnslaster dagligen.

Styrelsen hade under sådana förhållanden, och ehuru direkta jämförelsepunkter med andra stationer svårligen kunde framdragas, ansett, att Norrtulls station borde hänföras till tredje klassen.

Som ytterligare stöd därför erinrar styrelsen, att Göteborgs hamnbanestation, Stadsgårdens station i Stockholm samt Malmö ångfärjestation, hvilka väl närmast vore att likställa med Norrtull, samtliga tillhörde tredje klassen.

Äfven efter öfverflyttandet af nu ifrågavarande tyngre gods från Stockholms norra till Norrtulls station komme den förra att i alla händelser förblifva af den betydighet som hufvudstadens förnämsta gods-expedierande järnvägsstation, att det syntes styrelsen icke ens kunna ifrågasättas att sänka densamma, som för närvarande tillhörde första klassen, till någon lägre klass.

Slutligen har styrelsen föreslagit, att stationen Uddevalla å den nya längdbanan genom Bohuslän måtte inrangeras bland tredje klassens stationer.

Visserligen vore det antagligt, att trafiken vid ifrågavarande station framdeles komme att blifva af den omfattning, att stationen borde likställas med de från 1902 års ingång från tredje till andra klassen uppflyttade stationerna i Helsingborg, Ängelholm, Söderhamn och Hudiksvall, men styrelsen hölle dock före, att stationen i fråga ännu så länge och i afvaktan på, huru trafiken därstädes kunde komma att utvecklas, borde inrangeras bland tredje klassens stationer.

Härvid har jag icke något att erinra.»

Tablå A.
Norrköping:

Å r.	Resande i medeltal för dag.	Gods, af- sända och emottagna ton i medeltal för dag.	Inkomster för afsänd och anländ trafik. Summa kronor.	Personal medeltal använd för dag.
1892	756	508	1,264,400	50
1893	778	517	1,320,977	57
1894	815	527	1,295,473	57
1895	822	562	1,392,475	60
1896	895	606	1,469,354	58
1897	968	653	1,557,405	60
1898	1,088	678	1,672,205	69
1899	1,130	694	1,777,586	78
1900	1,222	840	1,962,884	89
1901	1,258	849	2,011,739	105
1902	1,254	903	2,149,745	108

Tablå B.

Stationer,	Resande i medeltal för dag.	Gods, af- sända och emottagna ton i medeltal för dag.	Inkomster för afsänd och anländ trafik. Summa kronor.	Personal medeltal använd för dag.
a) tillhörande första klassen.				
Stockholms central och norra	5,119	887	9,556,032	433
Stockholms södra och Stadsgården	102	732	1,571,810	79
S. J. Göteborg (med hamnbanestation)	1,469	838	4,510,965	227
Malmö och Malmö ångfärjestation	3,257	941	3,210,556	297
Norrköping.....	1,254	903	2,149,745	108
b) tillhörande andra klassen.				
Örebro.....	817	221	1,050,765	95
Lund	2,076	356	849,604	98
Uppsala	923	178	998,990	69
Jönköping	572	220	953,299	68
Sundsvall	304	365	1,263,887	47
Norrköping.....	1,254	903	2,149,745	108

Utskottet har ej haft något att erinra med afseende å den föreslagna baningenjörsbefattningen, hvilken är afsedd för den nya statsbanedelen Uddevalla—Skee, liksom ej heller beträffande inrättandet af de två nya stationsinspektorsbefattningarna å tredje klassen stationer, hvilka båda tjänster erfordras för de för trafik öppnade stationerna Norrtull och Uddevalla.

Öfriga föreslagna nya tjänster äro afsedda för Norrköpings station, som i enlighet med af järnvägsstyrelsen gjord framställning föreslagits till uppflyttning från andra till första klassen. I sin berörda framställning har järnvägsstyrelsen i särskilda tablåer ej mindre meddelat uppgifter rörande trafikförhållandenas utveckling vid Norrköpings station under åren 1892—1902 än äfven för sistnämnda år gjort en sammanställning af trafiksiffror för samtliga första klassens stationer och några

af de största bland andra klassens stationer. Dessa uppgifter synas utskottet gifva fullt tillräckligt stöd för förslaget om uppflyttande af Norrköpings station till första klassen, och utskottet finner sig ock med anledning häraf böra tillstyrka inrättandet af de nya befattningar, som enligt statsrådsprotokollet påkallas af en sådan förändring. Vid behandlingen af denna fråga har det emellertid ådragit sig utskottets uppmärksamhet, att en nu till första klassen hänförd station, nämligen Stockholms södra, har att uppvisa påfallande låga trafiksiffror. I förberörda, af järnvägsstyrelsen meddelade jämförelsetablå för år 1902 äro dessa siffror dock icke synliga, då södra stationen där blifvit sammanförd med Stadsgården, ehuruval sistnämnda station redan från och med nämnda år blifvit skild från den södra stationen och utgör en fullt själfständig station af tredje klassen. Utskottet har emellertid efter framställd begäran från järnvägsstyrelsen erhållit särskild uppgift rörande vissa trafikförhållanden vid Stockholms södra station under de senare åren, och får utskottet här meddela denna uppgift.

Å r.	Resande i medeltal för dag.	Gods, emottagna och afsända ton i medeltal för dag.	Inkomster, för afsänd och anländ trafik. Summa kronor.	Personal medeltal använd för dag.
1894	42	213	633,428	52
1895	47	227	729,132	53
1896	49	224	697,667	54
1897	46	255	780,582	54
1898	47	230	807,085	57
1899	54	264	953,396	61
1900	62	285	1,020,699	55
1901	69	280	892,926	59
1902	102	324	883,194	58

Då här af framgår, att trafiken vid Stockholms södra station är af betydligt mindre omfattning än vid någon annan af de till första klassen hänfödda stationerna och äfven underlägsen åtskilliga af andra klassens, synes det utskottet böra tagas under öfvervägande, huruvida icke förstnämnda station borde nedflyttas till lägre klass, och anser ut-

skottet, att Riksdagen bör till Kungl. Maj:t göra framställning i detta syfte.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning, må medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar må, med uteslutande ur samma stat af arfvode till en stationsinspektor å andra klassens station, uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän vid distriktet, nämligen: en baningenjör, en stationsinspektor å första klassens station, två stationsinspektorer å tredje klassens stationer, en underinspektor och tre expeditionsföreståndare å första klassens station; samt

b) att Riksdagen må i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte taga under öfvervägande, huruvida icke den för närvarande till första klassen hänfödda Stockholms södra station lämpligen borde nedflyttas till station af lägre klass.

Stockholm den 26 februari 1904.

På statsutskottets vägnar:

P. PEHRSON.