

N:o 114.

Ank. till Riksd. kansli den 2 maj 1905, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om utslutande ur staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar af en stationsinspektör å första klassens station m. m.*

(R. A.)

På sätt statsutskottet i sitt utlåtande n:o 36 omförmält, har Kungl. Maj:t i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar må, med utslutande ur samma stat af arfvoden till en stationsinspektör och en underinspektör å första klassens station samt till två expeditionsföreståndare, uppföras arfvode till en stationsinspektör å andra klassens station.

I skrifvelse den 9 mars 1904 har Riksdagen, jämte det Riksdagen anmält sitt beslut i anledning af Kungl. Maj:ts i propositionen angående statsverkets tillstånd och behof gjorda framställning om inrättande af nya tjänster vid statens järnvägar, anfört, att vid behandling af fråga om utflyttning af Norrköpings station från andra till första klassen det ådragit sig Riksdagens uppmärksamhet, att en nu till första klassen hänförd station, nämligen Stockholms södra, hade att uppvisa påfallande låga trafikciffror.

Efter framställd begäran hade Riksdagen från järnvägsstyrelsen erhållit följande uppgift rörande vissa trafikförhållanden vid sistnämnda station.

År.	Resande i medeltal för dag.	Gods, emottagna och afsända ton i medeltal för dag.	Inkomster för afsänd och anländ trafik. Summa kronor.	Personal, medeltal an- vänd för dag.
1894.....	42	213	633,128	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.....	51	264	953,396	61
1900.....	62	285	1,020,699	55
1901.....	69	280	892,926	59
1902.....	102	324	883,194	58

Då däraf framginge, att trafiken vid Stockholms södra station vore af betydligt mindre omfattning än vid någon annan af de till första klassen hänförda stationerna och äfven underlägsen åtskilliga af andra klassens, hade det synts Riksdagen böra tagas under öfvervägande, huruvida icke förstnämnda station borde nedflyttas till lägre klass, och hade Riksdagen ansett sig böra till Kungl. Maj:t göra framställning i detta syfte. På grund däraf anhöll Riksdagen, att Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, huruvida icke den för närvarande till första klassen hänförda Stockholms södra station lämpligen borde nedflyttas till station af lägre klass.

Enligt hvad i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 14 januari 1905 meddelats, har järnvägsstyrelsen den 29 november 1904 till Kungl. Maj:t afgifvit infordradt yttrande i anledning af Riksdagens omförmälda framställning och därvid meddelat vissa i statsrådsprotokollet å sid. 129—131 intagna uppgifter å ilgods- och fraktgodstrafiken vid Stockholms södra station från och med år 1895 till och med juni månad år 1904.

För egen del hade järnvägsstyrelsen anfört följande.

Den af Stockholms södra station förmedlade trafiken, hvilken för närvarande väsentligen utgjordes af godstrafik, hade, såsom af förberörda uppgifter framginge, varit i nästan oafbrutet stigande under de sistförflutna

tio åren. Sammanlagda vikten af vid stationen emottaget och afsändt il- och fraktgods, som år 1895 utgjorde 68,462,048 kilogram, hade år 1903 uppgått till 104,470,225 kilogram samt under förra hälften af år 1904 till 74,325,686 kilogram eller mera än dubbelt mot den under motsvarande tid af år 1895 vid stationen expedierade godsmängden. Den för berörda godsförsändelser uppburna fraktafgiften hade år 1895 utgjort 740,618 kronor 14 öre och under år 1903 953,623 kronor 27 öre samt under månaderna januari—juni år 1904 590,682 kronor 24 öre. Den jämförelsevis afsevärda minskning i inkomsterna för afsändt fraktgods, som treårsperioden 1901—1903 företedde i jämförelse med de två närmast föregående åren, berodde till större delen på den fraktnedsättning, som från och med år 1901 tillämpats för vissa födoämnen och fodermedel vid försändning till stationer norr om Bollnäs. Emellertid syntes denna minskning icke komma att fortfara, då redan af siffrorna för 1904 års förra hälft framginge, att en höjning af inkomsterna för fraktgodset åter vore att påräkna. Då personförande tåg till och från mera aflägsna orter icke fördes in till Stockholms södra station samt den lokala trafiken, så vidt den förmedlades af järnväg, till den väsentligaste delen ginge öfver Stockholms centralstation och Liljeholmen, vore det påtagligt, att persontrafiken vid ifrågavarande station skulle vara af förhållandevis ringa omfattning. Emellertid företedde jämväl denna trafik en viss ökning.

Ehuru trafiken vid Stockholms södra station sålunda företedde en afsevärd ökning under de senare åren, vore den dock vid denna station mindre än vid öfriga till första klassen hänförda stationer. Emellertid syntes en utjämning därutinnan komma att ske. Med öfverflyttningen af en större del af vagnslasttrafiken från Stockholms norra station till Norrtull syntes nämligen ett flertal af de större trafikanterna i staden mellan broarna och å nedra Norrmalm säkerligen finna med sin fördel förenligt att begagna sig af södra stationen, särskildt hvad ankommande gods beträffade. Den afsevärda ökning, trafiksiffrorna i detta hänseende företedde för 1904 års första hälft, syntes bestyrka detta antagande. Därtill komme, att af stadens myndigheter blifvit ifrågasatt att till Stockholms södra och Norrtulls stationer öfverflytta den tullbehandling af järnvägsgods, som för närvarande ägde rum vid Stadsgården och Skeppsbron, hvarvid södra stationen såsom minst aflägsen från stadens affärscentrum syntes komma att föredragas. I detta sammanhang ansåge styrelsen sig ock böra erinra därom, att af Stockholms stadsfullmäktige förslag väckts, att vid en omgestaltning af bangårdsförhållandena i hufvudstaden södra stationen skulle

förläggas vid hufvudlinjen. Genom en sådan anordning skulle stationens betydelse nr persontrafikens synpunkt gifvetvis blifva högst afsevärdt större än nu.

Slutligen hade järnvägsstyrelsen meddelat, att genom nedflyttning af Stockholms södra station i andra klassen en besparing skulle viinnas genom sänkning af stationsinspektorens arfvode samt en underinspektors- och två expeditionsföreståndarbefattningars förändring till första stationsskrifvarbefattningar, men att någon indragning af andra tjänstemannabefattningar eller någon minskning öfver hufvud taget af stationspersonalen däremot icke utan afsevärda olägenheter kunde vidtagas.

Styrelsen, som emellertid funne sig för närvarande icke kunna tillstyrka den ifrågasatta nedflyttningen i klass af Stockholms södra station, hemställde, att med denna frågas afgörande måtte få anstå, till dess hufvudstadens bangårdsförhållanden blifvit slutligen ordnade.

Till statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen för egen del yttrat följande:

»Enligt den år 1897 genomförda lönereglering för personalen vid statens järnvägar äro statsbanornas stationer indelade i sju klasser, af hvilka fem förestås af tjänstemän, stationsinspektorer, och två af betjänte, stationsmästare. Stationsinspektorererna i de tre högsta klasserna aflönas medelst fast arfvode, utgörande för stationsinspektor å första klassens station 3,500 kronor, som efter fem år kan höjas med 500 kronor, för stationsinspektor å andra klassens station 3,000 kronor, likeledes med ett ålderstillägg å 500 kronor efter fem år, samt för stationsinspektor å tredje klassens station 2,400 kronor med två ålderstillägg å 300 kronor hvartera. Antalet stationer i hvarje af dessa tre klasser fastställes af Eders Kungl. Maj:t och Riksdagen gemensamt samt utgör från och med 1905 års ingång 6 i första klassen, 32 i andra klassen och 34 i tredje klassen. Vid hvarje station af första klassen äro tillika anställda en underinspektor samt expeditionsföreståndare till ett antal af fyra vid hvarje af Stockholms central, Malmö och Göteborgs, tre vid Norrköpings och två vid hvardera af Stockholms norra och södra stationer (för afgående och ankommande gods). Jämväl nu nämnda tjänstemän hafva fast arfvode, uppgående till 2,100 kronor med tre ålderstillägg, hvartera å 300 kronor, hvilka erhållas efter resp. 3, 6 och 9 år. Å andra och tredje klassens stationer tjänstgöra närmast under stationsinspektoren första stationsskrifvare med arfvode efter klass, lägst 1,500 kronor, högst 2,400 kronor, samt till det antal, Eders Kungl. Maj:t för hvarje år bestämmer. Förutom nu angifna

arfvoden uppbära ifrågavarande tjänstemän, därest de icke åtnjuta förmån af fri bostad, hyresbidrag, utgörande 20 procent af arfvodet med eventuellt ålderstillägg.

Hvad nu beträffar Stockholms södra station skulle, därest den samma nedflyttas till andra klassen, följande årliga besparingar uppkomma:

skillnaden mellan arfvode till stationsinspektor å första klassens station (3,500 à 4,000 kr.) och å andra klassens station (3,000 à 3,500 kr.) .....	500 kronor,
skillnaden mellan arfvode till underinspektor (2,100 à 3,000 kr.) och till första stationsskrifvare (1,500 à 2,400 kr.)	600 »
samt	
skillnaden mellan arfvoden till två expeditiönsföreståndare (med hyresbidrag: 2,520 à 3,600 kr. för hvardera) och till två första stationsskrifvare (med hyresbidrag: 1,800 à 2,880 kr. för hvardera).....	1,440 »
	<hr/>
	eller tillhopa 2,540 kronor.

Då emellertid i 13 § af Eders Kungl. Maj:ts förnyade nådiga aflöningsreglemente för tjänstemän och betjante vid statens järnvägar den 3 maj 1901 stadgas, att, om någon befattning indrages eller förändras och i följd däraf innehafvaren förflyttas till tjänstgöring å annan plats med ringare aflöningsförmåner, järnvägsstyrelsen äger tilldela den förflyttade lämplig lönefyllnad, intill dess han kan erhålla ny anställning med aflöningsvillkor, motsvarande dem, han förut innehaft, komma nämnda besparingar icke att göra sig gällande, förrän nuvarande befattningshafvare vid stationen afgå eller förflyttas till annan tjänst med lika eller högre aflöningsförmåner än dem de nu innehafva. I anledning häraf tillåter jag mig meddela, att, enligt från järnvägsstyrelsen inhämtad uppgift, nuvarande innehafvaren af stationsinspektorsbefattningen vid södra stationen är, på grund af uppnådda lefnads- och tjänstår, pliktig afgå ur tjänst den 21 februari 1906, hvaremot öfriga nu ifrågavarande tjänstemän vid stationen äro berättigade kvarstå i tjänst under jämförelsevis längre tid.

Rörande den i Riksdagens förberörda skrifvelse införda, af järnvägsstyrelsen meddelade uppgift angående antal resande, ton gods, inkomst och personal vid Stockholms södra station för åren 1894—1902 får jag erinra att, då i den officiella statistiken, hvarur, enligt hvad från järnvägsstyrelsen meddelats, uppgiften hämtats, Stockholms södra station och

Stadsgården varit till och med år 1902 sammanförda, denna uppgift icke innehåller fullt exakta siffror, utan grundar sig på en approximativ uppdelning mellan de båda stationerna. För år 1903 föreligga däremot exakta siffror rörande trafikförhållandena vid södra stationen, hvilka, jämförda med motsvarande siffror för öfriga stationer, tillhörande första och andra klasserna, framgå af följande tabell:

Stationer.	Resande i medeltal för dag.	Gods, afsända och emottagna ton i medeltal för dag.	Inkomster för afsänd och anländ trafik. Summa kronor.	Personal, medeltal använd för dag.
<i>a) tillhörande första klassen:</i>				
Stockholms central och norra .....	5,710	874	9,852,740	493
Stockholms södra .....	154	357	841,743	60
S. J. Göteborg (med hamnbanestation) .....	1,546	902	4,447,599	226
Malmö och Malmö ångfärjestation .....	3,712	1,096	3,525,959	291
Norrköping .....	1,361	924	2,170,333	122
<i>b) tillhörande andra klassen:</i>				
Örebro .....	853	221	1,069,941	91
Lund .....	2,273	405	919,911	98
Uppsala .....	995	190	1,042,415	70
Jönköping .....	637	230	985,329	68
Sundsvall .....	302	394	1,278,818	50

Ehuru den förebragta utredningen gifver vid handen, att trafiken vid Stockholms södra station under de senare åren i någon mån ökats samt antagligt är, att ytterligare ökning i densamma framdeles kommer att inträffa såsom följd af de utaf järnvägsstyrelsen anförda omständigheter, synes dock af sistberörda tabell, att å ena sidan trafiksiffrorna för denna station i jämförelse med samma siffror för öfriga stationer af första klassen för närvarande äro särdeles låga, under det att å andra sidan några af andra klassens stationer förete icke obetydligt högre trafiksiffror än Stockholms södra station.»

Då således Stockholms södra station, enligt departementschefens åsikt, utan olägenhet kunde nedflyttas till andra klassen, har departementschefen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen göra den framställning, som ofvan meddelats.

Med stöd af hvad föredragande departementschefen sålunda till statsrådsprotokollet anført får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förvarande framställning, må medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens järnvägar må, med uteslutande ur samma stat af arfvoden till en stationsinspektor och en underinspektor å första klassens station samt till två expeditjonsföreståndare, uppföras arfvode till en stationsinspektor å andra klassens station.

Stockholm den 2 maj 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---