

Nr 276.

Af herr **Kronlund** *m. fl.*, om *skrifvelse till Kungl. Maj:t i fråga om indragning af tjänster utaf högre grad vid statens järnvägar m. m.*

Vid föregående års riksdag föreslog undertecknad Kronlund uti en i Andra kammaren väckt motion en utredning angående omläggning i vissa afseenden af aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar och dels vissa i motionen antydda reformer beträffande tjänstemännens användning, befordran, aflönings- och andra förmåner äfvensom angående förenkling af arbetssättet inom järnvägsstyrelsen.

Med anledning af denna motion föreslog Andra kammarens tredje tillfälliga utskott kammaren att för sin del besluta i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa,

att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder dels för upphäfvande af den nuvarande indelningen af personalen vid statens järnvägar i tjänstemän af högre och lägre grad liksom de grunder, hvarpå denna indelning nu hvilar, så att, i bredd med viss teoretisk examen, jämväl synnerlig personlig duglighet jämte genomgången utbildningskurs må blifva de för befordran normerande samt dels att öfverqualificerad arbetskraft i möjligaste mån inskränkes.

Detta utskottets förslag blef af Andra kammaren godkändt men ledde på grund af Första kammarens afslag ej till något Riksdagens beslut.

Öfvertygade därom, att ändringar i här ofvan föreslagen riktning icke endast skulle lända statsbaneförvaltningen till stor nytta och till väsentlig ekonomisk fördel utan äfven vore nödvändiga såsom innehållande möjligheter för en framtida rättvisare fördelning af arbete och ansvar å ena sidan och lön å den andra, våga vi att till årets Riksdag återkomma med förnyad framställning i ärendet.

Med anledning däraf hafva vi under den tid som gått sökt skaffa oss ett mera rikhaltigt material för bedömandet af tillståndet inom statsbane-

förvaltningen, och hafva vi efter de erfarenheter som gjorts funnit anledning att utvidga framställningen i väsentliga punkter.

*Indragning
af tjänster
m. m.*

Främst må därvid framhållas frågan om *indragning af öfverflödiga tjänster af högre grad både inom styrelsen och vid linjeförvaltningarna samt om undvikandet af öfverkvalificerad arbetskraft.*

I sin berättelse öfver 1909 års förvaltning hafva öfverrevisorerna (sid. 30) yttrat: »Vid öfvervägande af frågan, huru den nya organisationsformen fungerat, hafva öfverrevisorerna icke kunnat undgå att finna, att arbetet på vissa byråer inom järnvägsstyrelsen är af den begränsande omfattning, att dessa utan olägenhet borde kunna indragas samt göromålen öfverföras på andra byråer med närliggande verksamhetsområden. Öfverrevisorerna syfta härmed närmast på telegrafbyrån och maskininspektionsbyrån, hvilka under sistlidna år hade att handlägga den förra 135 och den senare 658 ärenden.»

Personalen å telegrafbyrån utgör: 1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 2 kl.,
1 underingenjör,
å maskininspektionsbyrån af: 1 byrådirektör,
1 byråingenjör af 2 kl.,
2 underingenjörer.

Lönekostnad s:ma	{	telegrafbyrån	16,380 kr.
		maskininspektionsbyrån	20,440 »

Summa 36,820 kr.

Dessa byråers arbete borde kunna öfvertagas af byrån för elektrisk drift och maskinbyrån; möjligen erfordrades att de tre underingenjörerna öfverflyttades på resp. byråer. Kostnad 12,580 kr.

Nettobesparing alltså 24,240 kr.

I krafvet på inskränkning af byråernas antal hafva statsrevisorerna instämt och därjämte hafva dessa senare ifrågasatt huruvida icke andra områden inom statsbaneförvaltningen funnes, där för stor eller öfverkvalificerad arbetskraft begagnades.

Järnvägsstyrelsen har i sitt bemötande af *statsrevisorernas* anmärkningar förklarar, att personalen nu inskränkts i möjligaste mån; trafiken har ökats betydligt, men personalen har icke ökats utan relativt taget minskats.

Järnvägsstyrelsen undviker emellertid att ingå på kardinalfrågan: har personalminskningen skett på ett rättvist sätt och använder man sig icke ännu af öfverkvalificerad arbetskraft på många håll.

Omorganisationskommittén af år 1906 framhöll vikten af att undvika öfverkvalifikation, men slutet blef dock att en mängd nya och enligt vårt förmenande ej absolut nödvändiga befattningar inrättades, särskildt af teknisk art: byråingenjörer inom styrelsen samt 1:a kl. ban- och maskiningenjörer såsom assistenter åt direktörerna vid distrikten, maskiningenjörer såsom sektionschefer vid linjetjänsten.

Hvad nu beträffar järnvägsstyrelsens byråer, så torde det ligga i öppen dag att *taxeväsendet*, den gren af järnvägsstyrelsens verksamhet, som går ut på beredning af inkomstärendena, måste blifva lidande på att vara fördeladt på ej mindre än tre föredragande. Dessa ärenden höra intimt tillsammans: vid fastställandet af en persontariff, eller vid utförandet af en beräkning därför, måste hänsyn tagas till godstarifferna och vice versa. Hvarje gren af verksamheten skall bära *sina* utgifter, och för åstadkommandet af en sådan ordning har man större garantier om chefen är en. Likaledes måste man vid underhandlingar om utländska tariffer m. m. taga hänsyn till att svensk handel ej bör missgynnad i förhållande till den utländska; det torde kunna ifrågasättas, om ej nu så är fallet till skada ej minst för svensk skeppsfart.

Besparingen skulle alltså minst belöpa sig till två byrådirektörslöner eller lägst 13,200 kronor.

Militärbyrån torde äfven kunna indragas; det arbete som där utföres hör under trafikbyråns område och torde icke vara tillräckligt för personalen på förstnämnda byrå. Byrådirektören å militärbyrån aflönas nu å generalstabens stat liksom äfven militärassistenten. I viktigare militära frågor höres ju ändock generalstaben, och en generalstabsofficer kunde ju i alla fall kommenderas såsom konsultativ ledamot hos styrelsen. Det arbetsbiträde han behöfde kunde han lämpligast få å trafikbyrån. Notariebefattningen å militärbyrån har länge varit vakant, enär innehafvaren är förordnad att uppehålla tjänst å trafikbyrån.

Af militärbyråns indragning kunde beräknas en besparing af en notarie- lön, minst	4,620 kr.
kontorsskrifvarelön, minst	2,100 »

Summa 6,720 kr.

Administrativa och kamerala byråerna bära sammanslås; deras arbetsområden äro likartade och därtill kommer att kameralbyrån, hvilken har bland annat att afgöra ärenden, som beröra personalens aflöning m. m., visat

sig snarare vara ett hinder för en verkligt sakkunnig utredning af dessa byråers viktigaste ärenden. Det uppgifves hafva händt att öfriga intresserade byråer, här trafik- och maskinbyrån, icke ens fått del af så viktiga ärendens förberedande behandling, som frågor om traktamentsersättning åt personal vid tjänstgöring utom stationsorten och liknande.

Administrativa och kameralbyråerna hafva en gemensam notarie; en omständighet, som tyder på att de kunna sammanslås; måhända kunde den ene byrådirektören utbytas mot en notarie; besparing häraf 1,980 kronor.

Bangårdsbyrån och bankkonstruktionsbyråerna torde kunna sammanslås till en *banteknisk byrå*. Till bangårdsbyråns handläggning hör endast ärenden rörande större omgestaltningar och nybyggnader af bangårdar. Dessa ärenden äro oftast af natur att kräva långa förarbeten, underhandlingar med andra myndigheter (kommuner), anlåtande af utomstående specialister, och synas de därför lämpligare böra föredragas af *öfveringenjören* för statens järnvägsbyggnader, då sådan finnes.

Möjligen kunde en ytterligare underingenjör å den bantekniska byrån behövas; besparing 3,240 kronor.

Vidare torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke *tidtabellsbyrån* borde upphöra såsom särskild byrå och läggas under trafikbyrån.

Om man enbart tager hänsyn till arbetsmängden, torde byrån nog kunna försvara sin plats, men vissa andra orsaker gör, att man kan ställa sig tveksam rörande behovet af en speciell föredragande för byråns ärenden, tidtabells- och vagnärendena.

När chefsplatsen för denna byrå första gången tillsattes, blef den utvalde icke en trafikman med erfarenhet på området, utan en dåvarande milkontrollör, hvilken icke i sin tjänst haft tillfälle att hvarken praktiskt eller teoretiskt sätta sig in i tidtabellsväsendet och hvilken med vagnärendena endast haft rent kameral befattning.

Principen om specialister på byrådirektörsposterna har sålunda här icke ens formellt följts; däraf torde man kunna draga den slutsatsen, att behovet ej varit särdeles utprägladt. Då vidare byråns arbetsområde i många afseenden tangerar trafikbyråns, så torde en gemensam chef för dessa byråer vara ej endast tillfyllest utan äfven kunna medföra andra fördelar, enkannerligen att alla anordningar för *trafiken* ligga i en chefs hand.

Då däremot trafikbyrån under alla förhållanden när som helst anses vara i behof af ytterligare en notariebefattning, så skulle den uppkomna besparingen belöpa sig till minst kronor 1,980.

Innan vi från styrelsens byråer öfvergå till andra verkets områden

vilja vi påpeka ytterligare en sak, som synes oss förtjänt af ett mycket stort beaktande. För styrelsens förrådsbyrå, hvars chef, byrådirektören, är tekniskt bildad, finnes af Kungl. Maj:t och Riksdagen beviljade löner för ej mindre än 3 byråingenjörer af 1:a klass, 1 notarie och 1 byråingenjör af 2:a klass förutom öfrig personal. Af befattningarna af 1:a klass äro två med Kungl. Maj:ts medgifvande icke besatta, men motsvarande arfvoden torde utgå på extra stat.

Förrådsbyrån är en upphandlingsbyrå och har ingen själfständig teknisk funktion. Alla tekniska föreskrifter rörande materiel, som skall upphandlas, göras af andra vederbörande byråer, och det tekniska arbetet å förrådsbyrån torde sålunda inskränka sig till granskningar och annat dylikt. Om man nu icke vill drifva det så långt som till det påståendet att chefen för förrådsbyrån borde vara *handelstekniker*, så torde det dock vara berättigadt att ifrågasätta huruvida icke byrån och järnvägsstyrelsen kunde hafva tillräcklig nytta af en sådan, för att däraf skulle motiveras indragningen af en byråingenjörstjänst af 1:a klass samt dennes ersättande med en handelstekniker i motsvarande ställning.

Beloppet af de besparingar som hittills föreslagits uppgår till 49,380 kronor, och skulle antalet byråer nedbringas till 8.

Hvarje odeladt verksamhetsområde inom styrelsen skulle härigenom få sin representant.

Som ofvan sagts afvisar järnvägsstyrelsen tanken på att, utom hvad öfverrevisorerna föreslagit, några besparingar skulle stå att vinna på personalkontot; sparsamheten med personal har nu drifvits så långt möjligt vore!

Vi tro icke att så är fallet och vilja till bevis därför anföra följande:

Ban- och maskindirektörerna vid distrikten hafva till sitt förfogande, utom annan personal, hvardera en ban- eller maskiningenjör af 1:a klass. Från många håll har den åsikten gjorts gällande, att det dagliga arbetet på ban- och maskindirektörsexpeditionerna icke kräfver någon befattningshafvare i så hög ställning. Direktören torde själf vara i tillfälle att leda de utredningar och det tekniska arbete, som förekommer å expeditionen; någon direkt befälsställning till underordnad linjepersonal äga icke funktionärerna i fråga annat än i direktörens frånvaro. Vid samtliga distrikt finnes emellertid (utom vid 5:e distriktets maskinafdelning) placerade på distriktets hufvudstation både ban- och maskiningenjörer af 2:a klass, hvilka vid förfall för direktörerna utan olägenhet kunna intaga dessas platser.

Summan af de besparingar, som skulle uppstå om 10 st. 1:a ban- och maskiningenjörer indroges, belöper sig till öfver 60,000 kronor.

Måhända skulle, i en del fall, antalet underingenjörer behöfva ökas,

men man behöfver säkerligen icke riskera att misstaga sig, om man sätter den summa som ändock skulle besparas statsverket *till 40,000 kronor*.

Att i denna sak och i det sammanhang, hvarom här är fråga, framkomna med verkliga bevis för riktigheten af en åskådning, torde vara svårt; man får lita till den uppfattning som man hört uttalas från flera håll, hvilka borde äga förutsättningar både att förstå saken och bedöma den opartiskt. Emellertid finnes det beträffande maskinafdelningen ett indicium för att man skurit till för stort, då det gällt att bedöma befälsbehovet. Den senaste löneregleringen medförde inrättandet af ett ökad antal underbefälsbefattningar, vagnmästare och vagnförmän, hvilkas antal år 1910 uppgick till resp. 16 och 55. Järnvägsstyrelsen fann emellertid under fjolåret att en stor del af dessa befattningar voro onödiga och befallde utredning från distrikten, rörande hvilka af dessa befattningar ansågos kunna vid uppstående vakans indragas. Det befanns då, enligt distriktsförvaltningarna, att 6 vagnmästare- och 17 vagnförmänsbefattningar ansågos obehöfliga; deras funktioner föreslogs öfverflyttas på andra befattningshafvare å de respektive orterna. Att ur detta senare förhållande draga några *slutsatser*, beträffande det verkliga befälsbehovet på det förra området, är ju icke möjligt, men nog kan man anse sig i det omtalade förhållandet hafva funnit ett indicium nog talande för att påfordra undersökning! Att de indragningar, som ifrågakommit äfven på andra håll, drabbat de lägre och lägsta befattningsgrupperna förtjänar i detta sammanhang särskildt observeras.

Om man därefter öfvergår till trafikafdelningen, så torde det observeras att omorganisationskommitténs af Riksdagen godkända intentioner icke blifvit ens formellt följda ifråga om trafikdirektörens och trafikinspektörernas inbördes ställning.

Kommitténs mening var väsentligen att trafikdirektören skulle blifva en mera i detalj ingripande direkt verkande trafikmyndighet än distriktschefen förut varit; man afsåg alltså något nytt. Detta nya har emellertid ej realiserats, utan trafikdirektörsinstitutionen har endast blifvit en ny instans, som visserligen beskurit trafikinspektörernas befogenhetsområde, men därutöfver säkerligen föga uträttat. Det förutsattes af kommittén, att afdelningens räkenskaper skulle föras å trafikdirektörsexpeditionen och »borde genom en sådan koncentration förenkling och besparing genom minskning af tjänstepersonal kunna åstadkommas». Icke ens denna lilla reform, hvilken borde ligga i sakens natur, sedan trafikinspektörerna från tagits rätten att godkänna material- och inventarierekquisitioner, har flyttats från papperet till verkligheten.

För att råda bot på detta missförhållande mellan afsikt och verklighet

torde det vara nödvändigt att borttaga trafikinspektörsposternas egenskap af en särskild instans; att, då de ej helt kunna afvaras, göra dessa befattningshafvare till *inspektörer* både till namnet och gagnet. Det förnämsta hindret för en sådan anordning torde vara trafikinspektionernas egenskap af tågledningsställen. Vi våga tro, att man, med den erkändt höga ställning i tjänsteafscende, som den svenska järnvägspersonalen intager, icke skall behöfva befara några risker genom att hos oss införa ett system, som tillämpas öfverallt i Europa, utom i Sverige och Finland, nämligen att hafva tågledningen förlagd till stationerna. Trafikinspektörerna lägga för närvarande icke personligen hand vid tågledningen under normala förhållanden; för vagnledningens skull torde man nog ej behöfva behålla hvarken trafikinspektörerna eller deras stora expeditioner, ty denna kan lämpligen skötas från de större stationerna af stationsinspektoren eller särskildt förordnad person, och dessa, med sina erfarna och pröfvade föreståndare, kunna likaledes betros med visst löpande personalbefäl, hvar inom sitt område, såsom beviljandet af tjänstledigheter, beordring af personal etc.

Indelningen i trafiksektioner borde alltså slopas; eventuellt kunde å trafikerade bandelar placeras en befattningshafvare i byråassistentens ställning för visst löpande befäl, men så mycket af detta som möjligt borde flyttas till stationerna. Trafikinspektörernas antal torde då kunna minskas till två på hvarje distrikt och borde dessa vara direktörens direkt underställda verkliga inspektörer, hvilka hade att, befriade från byrågöromål, kontrollera stationstjänsten i detalj och under sina inspektioner, när så erfordrades, gifva direktiv.

Under förutsättning att byråassistenterna sålunda försvunne eller att deras antal minskades, torde det kanske vara lämpligt att placera en tjänsteman i motsvarande ställning hos trafikdirektören för handläggandet af de nu dåligt tillgodosedda ärenden, som beröra taxeväsendet. Den utgiftsminskning, som sålunda skulle uppstå, belöper sig under alla omständigheter till minst 30,000 kronor.

Då vi härefter öfvergå till *stationstjänsten*, så tillåta vi oss att hänvisa till såsom bilagor denna motion åtföljande statistiska uppgifter rörande 78 st. af statsbanornas 100 st. 4:e-klass stationer samt beträffande ett antal 5:e (och 6:e) klass stationer, hvilka vi ansett med dem jämförbara (se bil. 4 och 5). Vi hafva, efter att hafva satt oss in i dessa tabeller och efter att hafva sökt taga vederbörlig hänsyn till öfriga möjligen inverkan omständigheter, fått den bestående öfvertygelsen, att, om, hvar emot intet påstående mötts, 5:e klass stationerna för närvarande skötas tillfredsställande, så bör åtminstone ett sjuttioatal af de nuvarande 4:e klass stationerna kunna skötas lika tillfredsställande af personer i stations-

mästares tjänsteställning. Den besparing, som häraf skulle vinnas, uppgår till ej mindre än 105,000 kronor. Man torde dock kunna ifrågasätta, huruvida, i anseende därtill att stationsmästarne genom en nyligen mellan postverket och järnvägsstyrelsen träffad öfverenskommelse lidit inkomstminskning, det icke vore rättvist att för åtminstone en del af dessa stationer inrätta en högre stationsmästarklass, samt vidare om ej hänsynen till de försämrade befördringsmöjligheterna för personal af högre grad kunde erfordra några åtgärder i en eller annan form.

Då vi härefter öfvergå till kontors- och stationsskrifvargruppen, jämte de närmast öfverordnade bokhållare- och förste stationsskrifvargrupperna, så finna vi först anledning att taga fasta på en meningsskiljaktighet mellan kungl. järnvägsstyrelsen och dess öfverrevisorer, som nyligen visat sig.

Järnvägsstyrelsen har sedan länge erkänt, att det finnes »öfverkvalificerad arbetskraft» inom några af dess kontor, främst kontroll- samt biljett- och blankettkontoren. Man har därför ej heller sedan ett antal år fyllt uppstående vakanser inom den *manliga* kontorsskrifvargruppen, utan förvandlat ledigblifna dylika befattningar till *kvinnliga* kontorsskrifvarbefattningar, alltså fortfarande *befattningar af högre grad*, för hvilka samma formella kompetens är gällande som för de manliga befattningarna, men hvilka äro betydligt lägre aflönade. Styrelsen säger sig, i sitt statsförslag för 1912, nu ämna i allt vidsträcktare grad och äfven inom linjeförvaltningen ämna tillämpa detta system.

Öfverrevisorerna hafva i sin berättelse öfver 1909 års förvaltning äfvenledes förklarat sig anse det arbetes art, hvarom här är fråga, ej fordra manliga tjänstemän af högre grad, men de föreslå i stället öfverflyttande af detsamma på manliga tjänstemän *af lägre grad*.

Enligt vår mening bör man här gå fram på den af öfverrevisorerna utpekade vägen; man torde hafva rätt antaga att *ett försök* i den riktningen icke skall vara förenadt med några risker.

Kontorsskrifvartjänsterna inom linjeförvaltningen vidröras icke här, när vi återkomma till dem längre fram och i ett annat sammanhang.

Däremot vilja vi påpeka, hurusom antalet förste stationsskrifvarbefattningar undergått en betydande ökning; och vissa förekommande ojämnheter i förekomsten af dylika tjänstemän på olika stationer gifva oss anledning att ifrågasätta, huruvida icke en stor del af befattningarna ifråga kunde indragas. Uppmärksamheten fästes härvidlag främst på befattningarna af detta slag å de expeditioner vid Stockholms, Göteborgs, Malmö och Norrköpings stationer, å hvilka, jämte förste stationsskrifvare, finnas särskilda expeditionsföreståndare samt därjämte på tredjeklass-stationerna, af hvilka flera redan nu sakna förste stationsskrifvare och af hvilka andra

icke synas vara af betydighet nog för att motivera tillvaron på dess stat af en dylik befattningshafvare. Likaledes torde nog å en del andra klass stationer, där två eller flera förste stationskrifvare äro placerade, reduktion kunna ske.

Beträffande slutligen stationskrifvarkåren, så är det ett sedan många år fastslaget och beklagligt faktum, att aldrig någon ens tillnärmelsevis skönjbar gräns blifvit dragen mellan arten af dessa befattningshafvares funktioner och kontorsbiträdenas — ett faktum säkerligen lika beklagligt för den ena som för den andra parten.

Ett förhållande, som icke kan förnekas, är, att det å många tjänsteställen förekommer, att båda slagen af befattningshafvare visserligen ofta i tillfällig men ofta nog äfven i regelbundet återkommande tjänstgöring förrätta precis samma arbete. Vi skola icke trötta med exempel, men kunna icke underlåta att, då fallet är typiskt och täcker äfven en del af hvad som här ofvan sagts, icke underlåta att lämna ett enda, och vi vilja tillika framhålla, att ett flertal liknande kunna anföras.

Vid östra stambanan ligga bredvid hvarandra två stationer, Norsholm, 3:e klass och Kimstad 4:de klass. Från den förra stationen utlöpa smalspåriga järnvägslinjer åt två håll, vid den senare åt tre. Uppbörden på det förra stället är mindre än på det senare och i fråga om öfriga relationstal finnes intet som gifver anledning förmoda, att arbetet på den ena stationen är mera ansvarfullt än på den andra. Af personer, som känna förhållandena, hafva vi till och med fått oss uppgifvet, att det kan ifrågasättas, huruvida icke 4:e klass stationen är den mera svårskötta och ansvarskräfvande.

I Norsholm finnes emellertid, utom stationsinspektör, en förste stationskrifvare och en stationskrifvare, under det att stationsinspektören i Kimstad har ett kontorsbiträde till sin närmaste man.

Hvad som bör påfordras är att man, efter en grundlig undersökning af de olika behofven, fastställer i hvilken grad och huru högt upp det är möjligt att utan någon skada begagna sig af den billigare och mindre kvalificerade arbetskraften och därefter använder den i görligaste mån; öfver detta stadium finnes gifvetvis alltfortfarande ett stort behof af högre facklig kompetens. Men tjänstemän af högre grad böra säkerligen inom trafikafdelningens linjetjänst icke brukas annat än för dels *verklig befälstjänst* och dels för att trygga tillgången på målmedvetet utbildade ersättare på befälsposterna.

Summan af de besparingar, som torde kunna vinnas genom här föreslagna åtgärder, torde ej understiga 200,000 kronor per år.

Det synes oss vara en uppenbar sak, att personalförhållandena inom en statsinstitution, som gifver arbete åt en så stor mängd medborgare, omkring två procent af landets vuxna manliga befolkning, som statens järnvägar, böra vara föremål för statsmakternas synnerliga beaktande. Och då det nu är ett faktum, att, oaktadt personalen inom detta för samhället så viktiga verk nyligen kommit i åtnjutande af en lönereglering, som i stort sedt tillfredsställer den, det inom verket råder ett vidt utbreddt missnöje, så blir det, hos hvem felet än ligger, en angelägenhet af vikt att undersöka missnöjets orsaker och att söka undanröja desamma.

Om järnvägsstyrelsen blir tillfrågad, huruvida den har kännedom om att ett utbreddt missnöje bland personalen är rådande, så torde den måhända icke svara: nej! Men däremot skall man säkerligen förklara, att ingenting därvid är att åtgöra, att de framställda krafven och önskemålen icke kunna utan skada för verket tillmötesgå.

För vår del kunna vi icke låta oss åtnöja med ett sådant svar, utan vilja, för att åstadkomma en utredning, inför Riksdagen framlägga det väsentliga af hvad som för oss uppgifvits rörande personalens anmärkningar och önskemål.

*Befordran
från lägre
till högre
gradens
tjänst.*

Hvad då först beträffar befordringsfrågan, möta vi här ett önskemål från lägre gradens tjänstemän, som förtjänar ett synnerligt beaktande och som af öfverrevisorerna påpekats: *nämligen underlättande* af öfvergången från tjänst af lägre till sådan af högre. I fråga därom yttra öfverrevisorerna i sin berättelse: »Öfverrevisorerna vilja uttala den åsikten, att det för bibehållande af en lojal och målmedveten personal är önskvärdt, att öfvergången från lägre till högre tjänstegrad underlättades. Den ökade möjligheten till befordran skulle utan tvifvel sporra mången tjänstemans energi och den sociala klyftan mellan tjänstemannagrupperna skulle minska.»

Järnvägsstyrelsen har nu i sin förklaring till Kungl. Maj:t dels gjort gällande, att åtgärder af det ifrågavarande slaget icke äro lämpliga, enär det skulle sänka *kunskapsnivån*, och dels att de icke äro behöfliga, enär realskoleexamen innebär en minimifordran, hvilken lätt kan fyllas af dem, som vilja nå högre grad.

Det ligger en egendomlig och tröstlös motsägelse i detta resonemang och för öfrigt bakom järnvägsstyrelsens hela argumentering i frågan. Man försäkrar, att det icke är fråga om något socialt s. k. streck, men kan ändå icke lyfta sin tanke från *realskolebetyget* till *kunskaperna*.

Men låt oss fasthålla vid att järnvägsstyrelsen nu icke önskar något »socialt streck», icke vill se sin personal af högre grad företrädesvis rekryterad från något visst befolkningslager, utan kommer att i framtiden dela befordringsmöjligheterna på ett rättvist sätt mellan dem, som efter

realskoleexamen gått in i verket och dem som lyckats aflägga denna examen eller på annat sätt gjort sig kompetenta efter sitt inträde i tjänst — något som icke kan sägas hittills hafva skett, då exempelvis af 25 stycken tillsatta stationsskrifvarbefattningar under 1910 endast 3 stycken kommit på den senare kategoriens lott, oaktadt en mängd kompetenta sökande bland dessa funnos. Låt oss sedermera undersöka skillnaden i kunskapsfordringar mellan realskolekursen och t. ex. en stockholmsk eller annan större stads fullständiga folkskolekurs och så fråga, huruvida det icke skall anses möjligt för en normalt utrustad ung man att utfylla skillnaden utan att sätta sig på skolbanken — något hvartill gifvetvis olusten blir större alltefter åren.

Realskoleexamen är icke något idealprof för lämplighet till högre befattningar vid statens järnvägar. Det skulle kunna tänkas, att bättre resultat vore möjliga att nå, om man, utan att i något afseende pruta af på bildningskrafvet, pröfvade all kompetens, både den humanitära och den fackliga, inom verket. Det är säkerligen icke järnvägsstyrelsen obekant, att ett sådant system är infördt eller är under införande i Österrike och att man af detsamma väntar sig goda resultat.

Men där uppmuntrar och understödjer man självverksamheten — här synes den vara af ondo. I de få och för verkets drift totalt betydelselösa fall, då någon tjänsteman begärt tjänstledighet för studieändamål, har man oftast förskansat sig bakom principer och nekat.

I de undervisningskurser för personal af lägre grad, som järnvägsstyrelsen ämnar inrätta, synes det som om den kunde få ett utmärkt medel i sin hand för ett experiment i stor stil, för ett socialt nydanarbete på sitt område, hvilket icke behöfde kosta mycket men inbringa desto mer, om blott den rätta andan besjälade verket. Sålunda borde man där kunna lämna lämplig handledning om hur systematiska självstudier böra bedrivas och klargöra för eleven hvad han bör lära sig. Lokaler skulle vidare kunna tillhandahållas för sammanslutningar mellan yngre personal i studiesyfte. Personalen skulle då förstå att man ville hjälpa den fram och säkerligen icke finna åldersgränser och andra nödvändiga bestämmelser betungande eller orättvisa.

Nödgades man sedermera i något afseende jämka på realskoleplanen, så hade man i alla fall haft bättre tillfälle att pröfva aspirantens allmänna mogenhet och öfriga egenskaper under en längre tjänstetid, och hvad slutligen kunde brista i fråga om formell bildning vid befordran till den första befattningen af högre grad, kunde man med skäl kompensera genom att fastställa större kraf på facklig kompetens för befordran till ännu högre befattningsgrupp.

Tjänstgöringsförhållanden inom lägre gradens tjänst.

Genom en order af ^{20/1} 09 (den sedermera mycket omtalade order nr 600) fastställde järnvägsstyrelsen att gälla för personal af lägre grad följande normaltjänstgöringstider.

»Personalens tjänstgöring skall i regel så ordnas, att medeltjänstgöringstiden, för månad räknadt, så nära som möjligt motsvarar, men ej öfverstiger den här nedan för olika grupper af personal angifna tjänstgöringstid, nämligen:

a) för stationär personal i allmänhet: 10 timmar pr tjänstgöringsdygn;

b) för stationär personal vid mindre station samt håll- eller lastplats, enligt afdelningsföreståndares bepröfvande, där arbetet till afsevärd del består i passning eller eljest är af lindrig art: 11 timmar per tjänstgöringsdygn;

c) för trafikafdelningen tillhörande personal, som är i ständig tjänstgöring vid ställverk eller är i ständig växeltjänst och därvid följer växel-lokomotiv, vid vissa större stationer enligt trafikdirektörens bestämmande: 9 timmar pr tjänstgöringsdygn;

d) för stationär personal vid maskin- och trafikafdelningarna, då tjänstgöringen faller under sådan tid på dygnet, att minst 6 timmar fullgöras mellan klockan 9 e. m. och 5 f. m.: 9 timmar per tjänstgöringsdygn; dock att tjänstgöringstiden för nattvakt utgör 10 timmar per tjänstgöringsdygn;

e) för vagnstäderskor: 9 timmar pr tjänstgöringsdygn;

f) för åkande personal: 260 timmar per månad om 30 dagar med iakttagande,

att den i tjänstgöringstiden ingående tidtabellstiden bör utgöra högst: för tågmästare och konduktörer samt vagnskötare 230 timmar; och för lokomotivförare och eldare 220 timmar; samt

att för lokomotivpersonalen en timmes tjänstgöring å tåg med 35 kilometers reshastighet eller däröfver skall beräknas till en timme 12 minuter.

Om tjänsteman under samma månad kommer att tjänstgöra dels såsom åkande, dels såsom stationär, skall tjänstgöringstiden för honom beräknas för den tid, då han tjänstgör såsom åkande, efter de för sådan personal fastställda grunder och för den tid då han tjänstgör såsom stationär, efter de för vederbörande stationära personal fastställda grunder.»

Denna order medförde genast vid sin framkomst oro bland järnvägspersonalen, och allmänt uttalade man sig för att dess bestämmelser voro för stränga. Personalen lugnades emellertid med att det icke vore meningen att uttaga det fastställda måttet af arbete i andra fall än då tjän-

sten kräfde det. Ordern vore endast afsedd att normera, hvad verket hade rätt att fordra.

Om man helt ytligt ser på denna order, finner man måhända den alls icke farlig. En arbetstid af 10 timmar per dag är ju inom olika yrken rätt vanlig och man skulle därför kanske förvåna sig öfver att järnvägspersonalen finner sig föranlåten att protestera däremot. Det är dock en hel del synpunkter, som därvid måste tagas med i beräkningen. Först och främst ha vi då den stora del nattjänst, som ifrågakommer för järnvägspersonalen. Hvilan under natten är ju det naturliga och ett arbete denna tid är därför mera tröttande än under dagen. Därtill kommer att personalen, då den under dagen måste hvila, på grund af familjeförhållanden med rätt begränsade utrymmen i bostaden och då barn merendels finnes, icke kan få vara så ostörd, utan hvilan många gånger blir störd.

Därtill kommer att järnvägspersonalens arbetstid alltid blir splittrad. Medan öfriga arbetares arbete i regel fullgöres i regelbunden ordning inom en tidsram af 12 timmar, kan järnvägsmännens tjänstgöring förläggas på en tid af 14 à 16 timmar, i många fall ännu längre.

Vi måste komma ihåg, att med bestämmelserna i order 600 järnvägspersonalen har *längre* arbetstid än arbetarna inom de flesta industrier. De ojämförligt flesta arbetare ha en aftalsstadgad arbetstid af 57 timmar per vecka. Järnvägsmännen äga icke ledighet från arbetet hvarje sön- och helgdag utan erhålla i allmänhet sådan ledighet hvarannan och måhända hvar tredje sön- och helgdag. Med ett medeltal arbetstimmar per dag af 10 blir således medeltalet per vecka 65 à 67 timmar, således betydligt högre än för andra.

Därtill kommer att man på sina håll och särskildt, synes det, på andra distriktet i sin tillämpning af ordern gått för hårdhändt till väga. Särskildt ha klagomålen gällt de större stationerna med deras intensivare arbete samt tåg tjänsten. De hafva gällt både arbetstidens längd och dess fördelning samt i fråga om tågpersonalen äfvenledes sättet för tidens beräkning.

Det har äfven från andra distriktet klagats öfver bristande vilja att undersöka, huruvida icke rimliga skäl finnes för klagomålen, och öfver brutalitet från befälets sida.

Icke utan fog har tågpersonalen ansett, att åtminstone en del af dess öfverliggnings-tid å främmande station bör räknas såsom tjänstgöring, likaledes att hänsyn till tågens olika natur och till arbetet under tjänstgöringen bör tagas.

Önskemålen torde kunna sammanfattas i följande:

att tjänstgöringstiden icke beräknas med tidtabellstiden som grundval

utan efter verklig arbetstid, så att öfverliggningstid på främmande station af intill tre timmars tid räknas som full tjänstetid och af öfverliggningstid däröfver hvarje timme räknas som half tjänstgöringstimme, dock med undantag af dylikt uppehåll, som är afsedt för natthvila, hvilken högst må beräknas till 10 timmar;

att hvarje timmes tjänstgöring från 10 e. m. till 6 f. m. beräknas som 1 och $\frac{1}{2}$ timmes tjänstgöringstid;

att för hvarje tåg 1 timme beräknas för förberedelse och avslutningstjänst;

att för tågbefälhafvarna 25 timmars tjänstgöring i och för rapportskrifning beräknas per månad;

att maximumtiden för tjänstgöring för tågpersonalen icke måtte sättas högre än för annan med den jämförlig personal eller 12 timmar, samt att,

likhet med hvad som bestämts för annan personal nödig natthvila i hemmet måtte beredas tågpersonalen efter hvarje dylik maximumtjänstgöringsdag;

samt att frisöndagar måtte tilldelas i den utsträckning, som Kungl. Maj:t förordnat.

Till vårt förfogande har bland annat ställts en uppgift (se bil. 1) angående den tid, under hvilken en tågmästare å andra distriktet under perioden 12 juni—11 juli 1910 varit upptagen af sin tjänst. Och då samtliga tågmästare på samma plats hafva likartad tjänstgöring, torde fallet ej vara enstaka utan anses uttrycka, hvad man på den orten eller den sektionen anser sig kunna uttaga af personalen.

Tjänstgöringsturerne voro som följer: 12 timmar 15 minuter, 18 timmar 30 minuter, 8 timmar 56 minuter, 23 timmar 40 minuter, 12 timmar 17 minuter, 5 timmar 48 minuter, fri, 20 timmar 47 minuter, 17 timmar 6 minuter, 4 timmar 5 minuter, 7 timmar 47 minuter, 19 timmar 24 minuter, 13 timmar 57 minuter, 15 timmar 22 minuter, 3 timmar 37 minuter, 22 timmar 46 minuter, 15 timmar 3 minuter, fri, 12 timmar 51 minuter, 18 timmar 38 minuter, 8 timmar 55 minuter, 23 timmar 40 minuter, 12 timmar 15 minuter, 5 timmar 56 minuter, 14 timmar 49 minuter, 3 timmar 9 minuter, 21 timmar 22 minuter och 3 timmar 17 minuter. Tjänstgöringstiden blir här 11 timmar 32 minuter i medeltal per dag eller 12 timmar 22 minuter per tjänstgöringsdygn. Frändragas 8 timmars natthvila för hvarje af de 8 nätter tågmästaren i fråga tillbringar å främmande ort, uppgår likväl tjänstgöringen till 10 timmar i medeltal per tjänstgöringsdag eller 300 timmar i månaden, då likväl ej tiden för rapportskrifningen, beräknad till 15 timmar per månad, är upptagen.

I detta fall, hvilket långt ifrån är enastående, har alltså, om man iakttager en rättvis tidsberäkning, tjänstgöringen med 55 timmar öfverstigit den maximitid per månad, som »order nr 600» föreskrifver.

Angående denna turlista yttrar en järnvägsman i en till oss insänd skrifvelse:

»Af denna förteckning framgår, att den tid en tågmästare varit upptagen af tjänsten, uppgår till 10 timmar 30 minuter i medeltal per dag, (tjänstgöringsdag), och då har denna tjänstgöring skett nästan uteslutande med person-, lokal- och snälltåg, hvilken tjänstgöring är minst 50 procent svårare än med godståg, och under en tid, då resandetrafiken är störst. Det är just häri det stora missgreppet i ordern 600 ligger, att det icke tagits hänsyn till om tjänstgöringen skett med person- eller godståg. Det vill synas, som om järnvägsstyrelsen endast haft godstågstjänstgöringen till ögonmärke för sina beräkningar vid affattandet af bestämmelserna för tjänstgöringstiden för tågpersonalen och att tjänstgöringen börjar om morgonen och upphör om aftonen. Om så vore, att tjänstgöringen endast försigginge om dagen, uteslutande med godståg, och en naturlig natt-hvila kunde fås, så vore en tjänstgöringstid af 260 timmar i månaden ej för mycket, men som synes af bilaga 1, sker tjänstgöringen mest med person- och lokaltåg, och vid alla tider på dygnet, hvilket är en väsentlig skillnad.

Man tänke sig, att det icke är nog med att tjänstgöringstiden på de senaste 2 åren ökats med 50 procent, utan på de tåg, å hvilka tjänstgöringen förr bestridts af 3 konduktörer, finnas numera endast 2, och där förut varit 2, finnes nu blott 1. Arbetet har därigenom fördubblats på somliga tåg. Därtill kommer, att såväl tåghastigheten som resande- och godstrafiken ökats och nya stationer och hållplatser tillkommit, hvilket gör, att arbetet måste mera forceras. — Nya förordningar angående räkning af resandes på- och afstigande vid alla stationer och hållplatser ha tillkommit. Det är inte nog med *ett* räkningsätt här af, utan tvenne olika uppgifter skola lämnas för ett och samma tåg. När då en tågmästare eller konduktör på en dag med början kl. 5 på morgonen och slut kl. 8 på aftonen skall tjänstgöra med 9 olika lokaltåg 22 mil och expediera dessa tåg vid 60 stationer och hållplatser samt, förutom nämnda resanderäkneuppgifter, för hvarje tåg skriva en tågrapport, däri allt, som skall komma till vederbörande befäls kännedom, såsom orsak till tågförsening, m. m. m. samt en vagnrapport, hvori alla tågets vagnsnummer och littera skola upptecknas, så synes det vara uppenbart, att man icke behöft praktiskt deltaga i konduktörsgöromålen för att förstå, att ett sådant arbete öfverstiger mänskliga fordringar.

Visserligen har under sommaren en sådan som sist nämnda tjänstgöringsdag icke förekommit mer än var 20:de dag, men inom 20:de dagsperioden, efter hvilken tjänstgöringslistan var sammansatt, förekomma flera liknande tjänstgöringsdagar.

Såsom exempel på hvad vi hafva att iakttaga under vår tjänstgöring kan anföras, att vi, förutom hvad som förut påpekats, och utom allmänna tjänstgöringsreglementet, signal- och säkerhetsanordningar, instruktioner och order, som utfärdats af järnvägsstyrelsen, under den gångna sommarens 4 månader af vårt platsbefäl erhållit omkring 200 order rörande tåg-tjänsten för olika tåg och stationer. Under sådana förhållanden kan det väl inte anses orimligt, att vi vilja ha kortare arbetstid än de, som hafva ett ensidigt, ej enerverande dagsarbete och få åtnjuta naturlig natthvila.

Enligt order 600 skola vi tjänstgöra 260 timmar i månaden, och då räknas blott tidtabellstiden, plus 30 minuters förberedelse- och 15 minuters afslutningstid, samt 30 minuter pr dag till rapportskrifning. Läger man härtill den tid, som vi få tillbringa på främmande ort, äro vi faktiskt bundna vid tjänsten i 10 timmar och 30 minuter i medeltal pr tjänstgöringsdag, hvilket bilaga 1 visar.

Hur mycken tid blir då öfver att ägna sig åt sin familj och sina barns uppfostran? Våra hustrur få vara beredda att emottaga och utrusta oss vid alla tider på dygnet, men aldrig få de under sommaren tillsammans med sina män någon kväll njuta af några intellektuella förströelser utom hemmet, ty då vi ha någon fridag, äro vi vanligtvis så uttröttade, att vi behöfva använda denna tid till kroppslig hvila.»

Ett annat exempel visar för en konduktör i Falköping pr månad: tjänstgöringstid efter tidtabellstid 187 timmar 42 minuter; förberedelse- och afslutningstid, $\frac{1}{2}$ timme före och 15 minuter efter tjänstgöring, 34 timmar 5 minuter; öfverliggning å främmande station 132 timmar 22 minuter eller sammanlagd bortvaro från hemmet 354 timmar 9 minuter eller $11\frac{1}{2}$ timmar pr dag och $12\frac{1}{2}$ timmar pr tjänstgöringsdag, hvartill kommer 15 å 20 timmar pr månad för rapportskrifning.

Från den plats där detta exempel hämtats har också framkommit ett auktoritativt vittnesbörd, att öfveransträngning förelegat. Järnvägsläkaren på platsen har nämligen på sin tid, dock utan att det ledt till någon verklig rättelse, till trafikdirektören å distriktet ingifvit en skrifvelse af följande innehåll:

»Anmodad af härstädes boende tågmästare och konduktörer, tjänstgörande vid statens järnvägar, att taga del af och yttra mig om senast utfärdade turlistor för tågmästare och konduktörer vid Falköping-Rantens station från och med den 1 oktober 1909', hvaraf ett exemplar af hvar-

dera turlistan tillställts mig, får jag härmed, efter att hafva genomgått desamma, nämna följande:

För att för mig kunna klargöra antalet fritimmar, har jag efter de mig tillgängliga turlistorna uppställt följande tablåer (se bil. nr 2).

Vid granskning af nedanstående finner man, att å tågmästarnas turlista tjänstgöringstiderna för turerna nr 7, 14 och 10, likaså å konduktörernas för turerna nr 18, 9 och 14, utgöra icke mindre än 15 timmar 33 minuter, 11 timmar 43 minuter och 11 timmar 38 minuter, hvilket väl måste anses vara en ovanligt lång dagstjänstgöring på samma gång som antalet tjänstgöringstimmar, hvad turerna 7 och 18 beträffar, synes mig strida emot gällande bestämmelser i cirkulär 600 § 6. Därtill kommer, att personalen i fråga måste vara i tjänstgöring en afsevärd tid såväl före som efter hvarje tågturs början och slut, hvilken tid väl i medeltal torde uppgå till minst 1½ timme pr dag och hvilken tid sålunda bör ytterligare läggas till den i turlistorna anförda tjänstgöringen.

Vidare framgår att den tid, som personalen i fråga skulle vara ledig från slutad dagstjänstgöring till börjande ny sådan nästa dag, i en del fall synes mig väl kort. Så till exempel å tågmästarnas turlista efter tur nr 12 och å konduktörernas efter tur nr 1, 5, 16 och 19, där fritiden belöper sig till 9 timmar 15 minuter respektive 7 timmar 52 minuter, 8 timmar 35 minuter, 9 timmar 15 minuter och 8 timmar 25 minuter.

Om man nu beräknar den tid, som efter fullt afslutad dagstjänstgöring åtgår för att gå från bangården till resp. personers hem, intagande af måltid efter hemkomsten, afklädning, påklädning följande morgon samt intagande af måltid och gång till bangården till 2 timmar, hvilket väl torde vara ganska lågt beräknadt, så återstår för hvila vid respektive tillfällen 7 timmar 15 minuter, 5 timmar 52 minuter, 6 timmar 35 minuter, 7 timmar 15 minuter och 6 timmar 25 minuter.

Äfven under förutsättning att personalen ifråga verkligen skulle kunna få ostördt komma i åtnjutande af hvila och sömn under sagda tid, något som väl i de allra flesta fall torde vara mer än problematiskt, så synes mig denna tid, efter en så pass maktpåliggande och enerverande tjänstgöring som tågmästarens och konduktörens i allmänhet är, i alla händelser vara alldeles för knappt tilltagen. Då jag anser mig i egenskap af järnvägsläkare vara lika väl skyldig söka förebygga, att personalen genom olämpligt lång tjänstgöring utsättes för möjligheten att ådraga sig sjukdomar på grund af öfveransträngning, som att söka lindra eller bota redan uppkomna sådana, får jag därför, i anslutning till hvad jag redan förut den 2 mars detta år haft tillfälle yttra angående magasins- och växelpersonalens tjänstgöringsturer, äfven nu uttala som min personliga och lifliga

öfvertygelse, att en så ordnad tjänstgöring synes mig dels på ett betänkligt sätt förr eller senare äfventyra respektive personals hälsa och krafter och dels lämna personalen i fråga alltför liten tid till vårdande af hus och hem och skötande af egna angelägenheter, liksom ju gifvetvis en uttröttad och öfveransträngd personal icke torde kunna sköta sina åligganden med den vaksamhet och påpasslighet, som den trafikerande allmänheten rimligtvis bör hafva rättighet att fordra af densamma.»

Om än förhållandena något ändrats till det bättre, sedan åberopade intyg afgifvits, kvarstå i hufvudsak samma anmärkningar mot arbetstiden och anordningen af arbetet. Samma järnvägläkare anser jämväl nu fara för öfveransträngning af personalen föreligga. Under sådana förhållanden och då saken i fråga om lokomotivpersonalen ställer sig ungefär enahanda, tro vi att den förtjänar uppmärksamhet, då man därtill beaktar det oregelbundna lif tågpersonal nödgas föra.

I fråga om stationstjänsten föreligga liknande exempel, och för att här kunna hålla sig inom ramen af order 600 har man nödgats beräkna den verkliga tjänstgöringstiden efter den knappaste måttstock. Det klagas särskildt öfver att vederbörande befäl på olika håll sällan bemödar sig om att ordna tjänsten på sådant sätt, att personalen, utan att tjänsten lider, får största möjliga gagn af sin fritid, i det att denna blir i hög grad splittrad.

Vi hänvisa i detta afseende till den turlista, som bifogats i bil. nr 3.

Vi skola här lämna några andra exempel på, huru dessa turlistor kunna vara ordnade.

Exempel 1.

Stationskarl å växlingen vid Göteborgs hamnbanestation.

1:sta dagen 8 f. m.—12 midd., 10 e. m.—7 f. m. påföljande dag;

2:dra dagen 10 e. m.—7 f. m. följande dag;

3:dje dagen 5 e. m.—10 e. m.;

4:de dagen 12 midd.—9,30 e. m. o. s. v., se bil. nr 4.

Denna turlista är dock icke af de svåraste. Medeltalet tjänstgöringstimmar blir ju omkring 9, således i full öfverensstämmelse med order 600 § 2 c. Man uppmärksammar dock, att personalen icke är ledig någon kväll; antingen skola de börja klockan 10 eller också äro de lediga först vid ungefär denna tid. Att erhålla ledighet för att åhöra en föreläsning eller annan intellektuell sysselsättning är alltså omöjligt.

Exempel 2.

Stationskarl å växlingen vid Tomtebodas station.

1:sta dagen 9 f. m.—12,15 midd., 3,30—10,15 e. m.;

2:dra dagen 6—9,15 f. m., 12—3,45 e. m., 10 e. m.—6,15 påföljande dag;

3:dje dagen fri;

4:de dagen varierande turer om 8 à 9 timmar fördelade på tiden 5 f. m.—12 midnatt, o. s. v.

Denna turlista ger ju ett medeltal af endast något mer än 8 timmar, men är ändå ett typiskt exempel på, huru turlistor kunna ordnas. Att inom en tidrymd af $24\frac{1}{4}$ timmar lägga tre turer om sammanlagdt mer än 15 timmars tjänstgöring, och detta därtill i ett så lifsfarligt arbete som växlingstjänst, torde vara anmärkningsvärdt. Natten därförut har ju också varit afsevärdt afknappad.

Exempel 3.

Stationskarl å magasinet för afgående fraktgods vid Stockholms norra station.

Dagtjänst:

1:sta dagen 5,30—9,30 f. m., 1—7 e. m.;

2:dra dagen 10 f. m.—1 e. m., 4—11 e. m.;

3:dje dagen 8 f. m.—12 midd., 3—9 e. m.;

o. s. v.

Nattjänst:

12—3 e. m., 7 e. m.—2 f. m.

Är arbetet slutfördt före klockan 2, får personalen gå hem, i annat fall få de stanna, tills allt blir klart.

Medeltalet blir efter denna turlista 10 timmar per dag. Man får äfven här uppmärksamma, att personalen oftast är i tjänstgöring på kvällarna, i det att man endast hvar tredje dag under dagtjänst är ledig och då först klockan 7 e. m. Nattjänst-turen förtjänar dock att särskildt uppmärksammas. Genom att medgifva att personalen får bli fri, om den lyckas få arbetet klart före kl. 2 f. m., har man fått garanti för att personalen anstränger sig till det yttersta. Detta kvitterar man så med att, om arbetet icke hinner slutföras, så skall personalen kvarstanna. Det har händt under hela veckor i följd, att arbetet räckt 2 à 3 timmar utöfver den tid turlistan angifver, och för detta har personalen icke fått någon ersättning. Man har endast påvisat, att arbetet ibland slutat före den tid turlistan angifver. Det behöfver knappast påpekas, att en person, som en vecka i följd arbetat från klockan 7 e. m. till 4 à 5 påföljande morgon, är totalt uttröttad, helst som hvilotiden splittras med de tre timmarnas tjänstgöring midt på dagen.

Vi kunna icke underlåta att i detta sammanhang påpeka ett fall, som, om det än icke hör samman med själfva saken, ändå är rätt belysande. En stationskarl hade under veckan 16—21 januari nattjänst. Under natten till tisdagen och onsdagen räckte arbetet till efter kl. 4 f. m. Mannen

skulle sedan åter vara i tjänstgöring kl. 12 middagen för att tjänstgöra till kl. 3 e. m. Då han på onsdag middag efter slutad tjänstgöring kom hem, var han uttröttad, hvarför han sökte hvila sig, tills han åter skulle inställa sig i tjänstgöring. På grund af förut erhållen otillräcklig hvila råkade han emellertid försofva sig, och kom på den grund icke i tjänstgöring förrän kl. 8,15, således $1\frac{1}{4}$ timme för sent. Han blef därför rapporterad. Nu skulle man ju kunnat vänta att, när en person under de sista två dygnen arbetat cirka 5 timmar mera än turlistan angifver och råkar försofva sig dels på grund af denna öfveranstängning och dels på grund af olämpligt ordnade turer, och då han i öfrigt är en skötsam person, saken icke föranledt till vidare påföljd. Stationsbefälet föreslog äfven detta, men vederbörande var af annan mening och mannen dömdes till en kronas böter. Bötesbeloppet synes ju obetydligt men det är systemet och den till synes rådande rättsuppfattningen hos den dömande myndigheten, som äro anmärkningsvärda.

Exemplen skulle kunna mångfaldigas, men det sagda torde vara nog. Man får dock alltid lägga märke till den del af personalens fritid, som går bort genom gång från och till arbetsplatsen för måltidernas intagande och dylikt.

Arbetstiden för järnvägspersonalen synes oss icke kunna likställas med denna inom industrien. Arbetets oregelbundenhet och den oafåtliga vakenhet, som erfordras särskildt af tågpersonalen, berättigar till en betydlig lindring, både för arbetarens egen skull och för trafiksäkerhetens. Att under arbetet, såsom både lokomotiv- och konduktörspersonalen är nödgad till, hafva sin uppmärksamhet delad på flera angelägenheter, alla viktiga nog, är säkerligen i hög grad nervretande. Hvad lokomotivpersonalen beträffar, så är ju detta tillfullo förut allmänt erkänt, äfven om erkännandet icke tagit sig uttryck i en skälig minskning af vederbörandes arbetstid. Men beträffande trafik tjänsten å tåg, så synes det som om det kraftförödande i detta arbete ej nog uppskattades. Utom oregelbundenheten i arbetstid, tvånget af lång frånvaro från hemmet med matsäcksdiet och andra besvärligheter, så har man att beakta, att konduktörens göromål äro mångahanda: biljettvisering, vård af resgoods och annat gods, kontroll öfver in- och urlastningar vid stationerna med ty åtföljande ansvar, kontroll af underordnad personal, utförandet af mångahanda anteckningar för vederbörliga rapporter m. m. och därtill den uppmärksamhet å tåget och banan, som säkerhetstjänsten kräfvär; samtliga dessa göromål förutsätta en uthvilad och stark kropp.

Hvad stationspersonalen vidkommer, så är det särskildt växeltjänster på större stationer, som äro kräfvande och därtill lifsfarliga, hvarom ofta

förekommande händelser vittna. Endast därför synes en måttlig arbetstid vara af nöden.

Man torde här äfven kunna ifrågasätta lämpligheten af hygienisk inspektion från järnvägs-läkarnes sida samt skyldighet för järnvägsmyndigheterna att höra dessa i fråga om tjänstgöringstid och andra arbetsförhållanden. *Läkarinspektion.*

Öfverrevisorerna vid statens järnvägar hafva i sin berättelse för år 1909 uttryckt det önskemålet, att större likformighet ifråga om bestraffningar inom olika distrikt skulle komma till stånd. Järnvägsstyrelsen har i sitt bemötande af öfverrevisorernas berättelse förmält, att åtgärder i det syftet redan vidtagits och, efter hvad som erfarits, hafva helt nyligen distriktssekreterarna varit sammankallade för öfverläggningar i frågan och i ett protokoll från detta sammanträde har man uttalat sig för vissa strafflatituder. *Likformighet i bestraffningar.*

Då emellertid icke distriktssekreterarna intaga den ställning inom förvaltningarna, att ett uttalande från dem kan anses ens få ledande betydelse och då vidare ett genomförande af den i protokollet föreslagna bestraffningsordningen ändock, rörande straffarten »varning», i alla fall måste påkalla en ändring af Kungl. Maj:ts instruktion för järnvägsstyrelsen, så synes det som om tiden för ett verkligt ordnande af bestraffningsväsendet vore inne. Ehuru järnvägsstyrelsen icke synes anse en *disciplinstadga* vara af nöden, anse vi dock en sådan innebära den enda åtgärd, som kan medföra likformighet och i möjligaste mån skydda mot öfvergrepp.

För en sådan disciplinstadga borde ledmotivet vara det, som uttalas i det ofvanberörda protokollet, nämligen att »straff bör ifrågakomma allenast i de fall, där ej på grund af förseelsens ringa art eller andra omständigheter en enkel, allvarlig tillrättavisning med säkerhet kan anses tillfyllest», det vill säga fylla disciplinstraffets enda ändamål att rätta för framtiden.

Den borde, utom straffbestämmelser, innehålla klara och betryggande bestämmelser rörande förhörs hållande. Som ett särskildt önskemål framhålls, att en tilltalad borde äga rätt att under förhören biträdas af defensor och likaledes torde kunna ifrågasättas, huruvida icke jury- eller skiljenämndsprincipen borde tillämpas vid afdömande af administrativa mål.

Till ledning i fråga om de åtgärder, som af statsbanepersonalen äro önskade och hvilka äfven ur allmän synpunkt synas önskvärda, torde följande kunna tjäna:

1) Största möjliga trygghet för en fullt opartisk dom bör eftersträvas.

Under den näst föregående organisationsformen ägde sektionsföreståndarna, nämligen ban- och maskiningenjörer samt trafikinspektörer, en viss domsrätt. Denna är nu afskaffad och distriktsförvaltningarna äro lägsta instans; dock äga ban- och maskin- samt trafikdirektörer rätt att döma i förvaltningarnas ställe, då straffet ej är större än »varning» eller 3 dagars löneafdrag. Utom det att särskildt trafikinspektörerna numera intaga en annan ställning än förr, torde det viktigaste motivet för ändringen hafva varit, att åklagaren icke samtidigt borde vara domare; eller, med andra ord, att en öfverordnad icke borde döma öfver förseelser, hvilka begåtts under tjänsteutföring, som det ålåge denne öfverordnade att direkt föra kontroll öfver. Det direkta befälet öfver linjepersonalen har under den nuvarande organisationsformen i väsentlig grad öfverflyttats på direktörerna, och därför synes det icke vara fullt lämpligt att dessa utöfva domsrätt.

Trafikdirektören är t. ex. närmast ansvarig för den allmänna ordningen inom sitt distrikts trafikafdelning. Vid afdömandet af en förseelse kan det tänkas, att åskådningen af det individuella fallet blir afhängig af till saken icke hörande omständigheter, såsom t. ex. huruvida vid tidpunkten i fråga något betänkligare antal förseelser af liknande art förekommit. Benägenheten »att statuera ett exempel» för att betrygga önskade ändrade förhållanden inom det egna befälsområdet kan, om än oafsiktligt, inverka ofördelaktigt på bedömandet både af förseelsen och af bevisningens art. Visserligen pläga distriktssekreterarna rådfrågas, innan direktörerna afkunnat sina domar, men de äro dock ej delaktiga i beslutet.

Då emellertid ingen administrativ svårighet däraf torde kunna följa, så synes det, som om distriktsförvaltning, sammansatt af det ordinarie antalet ledamöter jämte distriktssekreteraren såsom adjungerad sådan och föredragande, vore ett lämpligare forum.

En af flera ledamöter sammansatt domstol har gifvetvis större förutsättningar för ett objektivt domslut och får större auktoritet. Dessutom torde af förändringen den vinsten kunna väntas, att till lättnad för styrelsens arbetsbörda, färre öfverklaganden förekommo. En väsentlig vinst vore äfven, att den ofvan uttalade principen om »allvarliga tillrättavisningar» komme mera till sin rätt, enär vederbörande säkerligen skulle draga sig för att besvåra domstolen i andra än nödvändiga fall, då däremot hittills tendensen på flera håll syntes vara den, att en »sak», än så obetydlig, icke kunnat läggas ned utan att hafva renderat den ena eller andra en »dag» eller flera.

Före doms afkunnande borde anklagad obligatoriskt sättas i tillfälle att taga del af samtliga akter i målet och medgifvas rätt att framställa erinringar.

2) Förhørsordningen bör reformeras.

Då förseelse icke är klart konstaterad genom ett erkännande, bör förhör hållas, hvilket skall ledas af distriktssekreteraren eller juridiskt bildad ställföreträdare, som jämväl för protokollet (jfr krigsrättsförhör).

Att, såsom nu, förhöret ledes af exempelvis en sektionsföreståndare, kan icke vara lämpligt, enär en förseelse eller föreställningen om en sådan emellanåt kan hafva sin grund i af samma sektionsföreståndare försummade åtgärder eller utfärdade oklara order m. m.

Då en anklagad, särskildt i lägre ställning, ofta torde hafva svårt att inför högre förmän, af hvilka han i mycket är beroende och med hvilka han kanske förr ej haft personlig beröring, bevara nödigt lugn och då han mera sällan torde äga förutsättningen af en snabb uppfattning rörande innebörden i till honom ställda frågor, så är rätten att medhafva defensor ett stort behof, som icke bör förmenas af några tämligen oklara föreställningar om att en försvarare skulle kunna förhindra utredningen af sakens verkliga sammanhang.

Åtalad bör, hvilket icke nu alltid torde vara fallet, ej kunna förmenas att få af honom åberopade vittnen hörda.

Vittnen må, där förhörmyndigheten finner det önskvärdt eller part påfordrar det, kunna höras under edlig förpliktelse.

Det nuvarande sättet för vittnens hörande har bland järnvägspersonalen, till skada både för disciplinen och domens auktoritet, intet godt namn om sig. Utan att framställa påståenden om att medvetet oriktiga uppgifter vid förhör äro vanliga, så torde dock under nuvarande förhållanden den faran kunna anses föreligga, att dels vittnesberättelser bli färgade af vissa solidaritetsföreställningar, t. ex. beträffande personal, tillhörande samma afdelning, eller dels att vittnesmålet objektivitet blir lidande på vittnets och parts inbördes tjänsteställning.

Anklagad bör, om han blir frikänd, af järnvägsmedel ersättas sina utgifter för biträde; om åtal anses obefogadt, må åklagaren kunna dömas att i sin tur ersätta järnvägen.

I sammanhang härmed torde en mycket omdebatterad och lifligt önskad åtgärd, nämligen att förse stationsföreståndarna med polismannabefogenhet, lämpligen kunna upptagas.

*Öfverårig
extra
personal.*

Vid statens järnvägar finnes, som torde vara bekant, en talrik extra personal, för närvarande uppgående till ett antal af öfver 6,500. En stor del af dessa hafva en sådan ställning, att de i sin tur kunna hoppas på ordinarie anställning. Men ett icke ringa antal, om man nu frånräknar de till ett antal af 3,000 uppgående verkstadsarbetarna, hvilkas pensionsfråga väl äfvenledes tränger till sin lösning inom en snar framtid, af denna extra personal kan på grund af åldersskäl aldrig påräkna ordinarie anställning och hafva sålunda icke att påräkna ålderspension. För vinande af ordinarie anställning fordras det att icke hafva uppnått 30 år. Många bland denna till åtminstone ett halft tusental uppgående personal hafva kanske icke blifvit anställda förrän efter fyllda 30 år, men lika många torde hafva anställts tidigare men ej kunnat nå ordinarie anställning före det ödesdigra trettionde året. De få emellertid fortsätta sin extra tjänstgöring och utträta i sina resp. ställningar, såsom extra stationskarlar, bromsare, ban- och förrädsarbetare, vagn- och stallkarlar, kolvakter, pumpare m. m. samma arbete som motsvarande ordinarie personal. För närvarande torde det finnas ett icke ringa antal af dessa, hvilka nått en tjänste- och lefnadsålder, som under andra förhållanden skulle hafva berättigat dem till pension.

Vid en enda lokomotivstation ha vi funnit ej mindre än 15 personer af denna kategori, nämligen 1 förrädsman med 36 tjänstår och 14 vagn- och stallkarlar med tjänstår från 40 till 30. Den äldste af dessa är 72 år, de flesta omkring 65 år.

Järnvägsstyrelsen äger rätt både att reducera aflöningen för detta slags personal, när densammas arbetskraft tryter, och den äger likaledes rätt att afskeda de öfveråriga. Medgifvas måste, att man icke i någon grad som är ägnad att ingifva betänkligheter har begagnat sig af rätten ifråga, men det synes som om en reglering af denna personals förhållanden, som dock gjort ett långt och godt lifsarbete, borde vara icke allenast värdig staten såsom arbetsgivare utan äfven förmånlig för verket ur ekonomisk synpunkt.

Ty man lär i allmänhet icke af utarbetade 65—70-åringar kunna fordra en arbetsprestation, som motsvarar en rimlig dagspenning.

*Årliga
delegerade-
möten.*

Vi hafva förut påpekat, hvilken betydande personal, som sorterar under statens järnvägsförvaltning och likaledes hafva vi framvisat, att missnöje med det sätt, på hvilket personalen handhafves, i flera fall gifvit sig tillkänna under former, där det är uteslutet, att missnöjet kan vara enbart oberättigadt.

För järnvägsstyrelsen är det icke möjligt att från en plats i detalj öfvervaka huru de underordnade myndigheterna behandla sin personal. Ej heller är det möjligt för styrelsen att vid hvarje tillfälle, såsom önskligt vore, erhålla en tillförlitlig kännedom om personalens önskningsar. Det synes oss som en åtgärd i rätt riktning, i sig innehållande en möjlighet till bättre framtida samförstånd, om järnvägsstyrelsen ålades att med lämpliga mellanrum, kanske en gång hvarje år, sammankalla af hvarje personalgrupp utsedda delegerade för att höras rörande personalens ställning och olika önskningsar. Många missförstånd skulle säkerligen härigenom kunna med lätthet undanröjas, och det kan heller icke förbises, att institutionen kunde vara till nytta rent fackligt sedt. Någon fara för disciplinen synes den icke innebära och ehuru ovanlig och ny, torde därför denna från flera håll framkomna tanke förtjäna att beaktas.

Sluligen torde kunna ifrågasättas, huruvida icke vid uppgörandet af de s. k. turlistorna för personalen, d. v. s. fastställandet af den detaljerade individuella tjänstgöringen borde inom de särskilda sektionerna och afdelningarna af vederbörande befäl tillkallas delegerade ur hvarje personalgrupp äfvensom respektive järnvägsläkare för att höras öfver turlistorna, innan de fastställdes.

Det är naturligtvis af utomordentligt stor vikt såväl för staten såsom arbetsgivare som för den stora järnvägspersonalen, att arbetet blir väl afpassadt och väl afvägdt med hänsyn till arbetets mer eller mindre ansträngande beskaffenhet, så att å ena sidan ej något slöseri med arbetskraft får äga rum, hvarpå staten ekonomiskt blir lidande, men å andra sidan ej heller arbetet blir för personalen alltför betungande, något, hvarpå såväl staten som personalen i längden lider. Härutinnan torde nog såväl järnvägsläkarens sakkunniga omdöme och järnvägsmannens personliga erfarenhet af tjänsten kunna blifva af stort värde för vederbörande befäl vid arbetets fördelning.

Med anledning af hvad vi sålunda anfört, få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes:

1:o) låta genom sakkunniga, utsedda åtminstone delvis bland personer, som icke tillhöra statens järnvägars förvaltning, utreda, dels huruvida icke genom förnklingar i organisationen och bättre utnyttjande af befintliga arbetskrafter indragningar af tjänster af högre grad kunna ske inom järnvägsstyrelsens byråer och öfriga förvaltningsgrenar och dels huruvida användning af öfver-

kvalificerad arbetskraft äger rum inom järnvägsförvaltningen och i sådant fall i hvad mån denna arbetskraft må ersättas med annan efter arbetets art lämpad billigare arbetskraft;

2:o) låta genom en opartiskt sammansatt kommission, däri jämväl läkare borde deltaga, undersöka, huruvida och i hvad mån arbetet å tjänstgöringsområdet för den lägre gradens tjänstemän blifvit med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet lämpligt afvägdt och fördeladt eller om öfveransträngning kan anses föreligga eller vara att befara inom särskilda grupper af dessa tjänstemän;

3:o) taga i öfvervägande lämpligheten af att anordna en kontinuerlig hygenisk inspektion från järnvägsläkarnes sida bland statens järnvägars personal;

4:o) låta utreda, hvilka åtgärder som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och rättvisa i befordringsärenden och om ej en befordringsstadga lämpligen borde utfärdas, där arten af den kompetens, som fordras för hvarje slag af befattning, klart angifves;

5:o) taga i öfvervägande, hvilka åtgärder som böra vidtagas för att underlätta öfvergången från lägre till högre gradens tjänst och därvid låta den praktiska dugligheten och erfarenheten erhålla större betydelse i jämförelse med det teoretiska kunskapsmättet än för närvarande vid dessa befordringar sker, äfvensom på hvad sätt en allsidigare utbildning af personalen skall kunna åstadkommas;

6:o) taga i öfvervägande, huruvida icke för åvägbringande af likformighet och enhetlighet i disciplinära bestraffningar en disciplinstadga för statens järnvägars personal borde utfärdas, hvori för öfrigt borde inrymmas föreskrift om rätt för anklagad att anlita biträde vid förhör, om protokolls förande m. m.;

7:o) taga i öfvervägande, huruvida icke lämpligen bör i instruktionen för kungl. järnvägsstyrelsen föreskrifvas, att i vissa frågor yttranden från personalen bör inhämtas och att för behandling af dessa frågor bland annat årligen återkommande möten med delegerade från personalen anordnades af järnvägsstyrelsen och

en förhandlingsordning för dylika möten bestämdes,
äfvensom

att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen föreslå de
åtgärder, hvar till dessa utredningar och undersökningar
kunna föranleda.

Stockholm den 26 januari 1911.

G. Kronlund.

Edvard Wærinsky.

Erik Röing.

Bil. 1.

Uppgift på tiden för en tågmästares tjänstgöring från och med den 12 juni till och med den 11 juli 1910.*)

Månad och dag	Tågslag nr	Inställelse i tjänstgöring	Afgick		Ankom		Befriad från tjänstgöringen	Antal tåg personal	Högsta antal resande	Antal res- och ilgods in- o. urlastning	Summa tid upptagen af tjänsten		Anm.		
			från	kl.	till	kl.					tim.	min.			
Juni 12	P 230	715	G	745	Uv	1015	1030	2	170	—	12	15	2 man G—J		
» 12	P 277	510	Uv	540	G	810	825	3	420	—					
» 13	G 1202	400	G	456	F	1236	1251	2	—	—					
» 13	P 205	656	F	726	G	1015	1030	1	95	60	18	30			
» 14	P 206	1029	G	1059	F	217	232	1	180	100					
» 14	P 51	348	F	418	G	709	724	3	240	—	8	56			
» 15	S 4	940	G	1010	H	351	406	3	—	—					
» 16	S 9	351	U	421	G	905	920	3	—	—	23	40			
» 17	Bl 708	920	G	950	Uv	205	220	1	40	—					
» 17	P 231	623	Uv	653	G	929	937	1	120	50	12	17			
» 18	P 212	247	G	317	A	439	454	1	340	150					
» 18	P 211	529	A	659	G	820	835	1	65	30	5	48		2 man G—Fd	
» 19	Frisöndag	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
» 20	P 232	235	G	305	Smd	800	815	1	206	70	20	47			
» 21	P 233	555	Smd	626	G	1137	1152	1	140	80					
» 21	P 234	614	G	714	Uv	947	1002	1	121	100	17	6	2 man G—Uv 2 man Uv—G 2 man G—Fl		
» 22	P 233	835	Uv	905	G	1137	1152	2	—	—					
» 22	P 704	130	G	200	Wallen	328	—	1	70	25	4	5			
» 22	P 703	—	Wallen	331	G	520	535	1	27	—					
» 23	Extra P 232 A	224	G	254	Uv	537	552	2	555	200	7	47			
» 23	Extra P-tåg	722	Uv	752	G	958	1013	1	—	—					
» 24	S 10	1153	G	1223	H	528	543	3	275	—	19	24			däraf 1 man för godset on man för godset 2 man G—A 2 man AG
» 25	S 3	1244	H	114	G	702	717	3	150	—					
» 25	P 208	652	G	722	Hr	942	957	1	308	160	13	57			
» 26	P 209	652	Hr	722	G	834	849	1	130	40					
» 26	Extratåg	532	G	602	Snu	745	—	1	—	—	15	22			
» 26	Extra P-tåg	—	Snu	806	G	938	953	2	680	15					
» 26	P 208	—	G	1130	A	1251	106	2	193	—	2	337			
» 27	P 207	652	A	722	G	839	854	2	337	—					

*) Förkortningar:

1) Förteckning öfver stationssignaturerna.

G = Göteborg. P = Partiled. J = Jonsered. Lr = Lerum. Fd = Floda. A = Alingsås. Hr = Herrljunga. F = Falköping. H = Hallsberg. Fl = Förlanda. Snu = Stenungsund. Uv = Uddevalla. Smd = Strömstad.

2) Tågslagen.

S = Snälltåg. P = Person- och lokaltåg. Bl = Blandadt tåg. G = Godståg.

Tiden från kl. 6 på aftonen till 559 på morgonen angifves genom understrukna minutsiffror.

Månad och dag	Tågslag nr	Inställelse i tjänstgöring	Afgick		Ankom		Befriad från tjänstgöringen	Antal tågpersonal	Högsta antal resande	Antal res- och ilgods in- o. ur lastning	Summa tid upptagen af tjänsten		Anm.	
			från	kl.	till	kl.					tim.	min.		
Juni 27	P 214	150	G	220	Fd	307	322	1	125	50	} 3	37	} däraf en man för godset d:o d:o	
» 27	P 213	345	Fd	415	G	512	527	2	55	—				
» 28	P 202	323	G	353	H	1039	1054	3	200	—	} 22	46		
» 29	P 201	655	H	725	G	156	209	3	260	—				
» 30	P 52	703	G	733	F	1021	1036	3	180	—	} 15	3		
» 30	G 1201	109	F	139	G	951	1006	2	—	—				
Juli 1	Fridag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	} 12	51		} 2 man G—A 19 stationsvagnar 4 man A—G 2 man A—G } däraf en man för godset
» 2	P 230	715	G	745	Uv	1015	1030	2	105	—				
» 2	Bl 705	300	Uv	330	G	723	806	2	200	30				
» 3	G 1202	400	G	456	F	1236	1251	1	—	—	} 18	38		
» 3	P 205	—	F	724	G	1023	1038	3	600	—				
» 4	P 206	1029	G	1059	F	209	224	1	160	—	} 8	55		
» 4	P 51	348	F	418	G	709	724	3	250	—				
» 5	S 4	940	G	1010	H	337	352	3	—	—	} 23	40		
» 6	S 9	352	H	422	G	905	920	3	—	—				
» 7	Bl 708	920	G	950	Uv	156	211	2	45	—	} 12	15	} växling och gods vid hvarje station en man för godset 2 man G—Fd	
» 7	P 231	623	Uv	653	G	920	935	2	97	—				
» 8	P 212	239	G	309	A	423	438	1	170	60	} 5	56		
» 8	P 211	539	A	609	G	820	835	1	125	—				
» 9	P 228	451	G	521	P	540	—	1	10	—	} 14	49		
» 9	P 227	—	P	622	G	641	—	1	30	—				
» 9	P 220	—	G	700	J	735	—	1	50	—	} 1	100		
» 9	P 219	—	J	821	G	852	—	1	—	—				
» 9	P 218	—	G	936	Lr	1021	—	1	45	—	} 1	85		
» 9	P 217	—	Lr	1026	G	1109	—	1	—	—				
» 9	P 226	—	G	100	P	119	—	1	85	—	} 1	85		
» 9	P 225	—	P	152	G	211	—	1	45	—				
» 9	P 238	—	G	510	Uv	725	740	1	300	—	} 3	9		
» 10	P 235	547	Uv	607	G	841	856	1	85	—				
» 10	P 232	235	G	305	Smd	800	815	1	220	—	} 21	22	2 man G—Uv mycket gods	
» 11	P 233	526	G	626	G	1137	1142	1	208	—				
» 11	P 234	644	G	714	Uv	947	1002	1	115	—	} 3	17	2 man G—Fl.	
Summa											346	12		

= 11 timmar 32 minuter i medeltal pr dag eller 12 timmar 22 minuter pr tjänstgöringsdygn. Frånträdes 8 timmars natthvila för hvarje af de 8 nätter tågmästaren i fråga tillbringat å främmande ort, uppgår likväl tjänstgöringen till 10 timmar i medeltal pr tjänstgöringsdag, eller 300 timmar i månaden, och likväl är ej tiden för uppskrifningen upptagen, hvilken tid är beräknad till 15 timmar pr månad.

Bil. nr 2.

Tur nr	Tågmästarens tjänstgöringstider från kl. — till kl.	Antal tjänstgöringstimmar under tågs gång	Tillkommer rast under tjänstgöringstiden	Ledig tid efter slutad dagstjänst till följande dags tjänstgöring
1	{4,45 f.—9,03 f. 10,40 f.—12 m. 12,15 e.}	8 t. 10 m.	1 t. 37 m. + 15 t. + 4 t. 6 m.	15 t. 42 m.
2	{—1,09 e. 5,15 e.—6,53 e.}	8 t. 57 m.	7 t. 40 m.	11 t. 28 m.
3	10,35 f.—1,50 e. 9,30 e.—3,12 f.	5 t.	4 t. 32 m.	36 t. 58 m.
4	Hemdag.			
5	1,10 e.—9,08 e.	7 t. 58 m.		15 t. 31 m.
6	12,39 e.—4,07 e.	3 t. 28 m.		13 t. 9 m.
7	5,16 f.—12,09 e. 2,55 e.—11,37 e.	15 t. 33 m.	2 t. 38 m.	28 t. 48 m.
8	Fri.			
9	{4,25 f.—6,47 f. 7,23 f.—9,25 f. 12,15 e.}	6 t. 31 m.	36 m. + 2 t. 50 m.	15 t. 3 m.
10	{—2,22 e.}			
11	5,25 f.—5,03 e.	11 t. 38 m.		11 t. 57 m.
12	5,0 f.—12,58 e.	7 t. 58 m.		30 t. 13 m.
13	7,11 e.—9,45 e.	2 t. 34 m.		9 t. 15 m.
14	7,0 f.—10,20 f. 5,32 e.—10,50 e.	8 t. 38 m.	7 t. 12 m.	12 t. 25 m.
15	11,15 f.—10,58 e.	11 t. 43 m.		11 t. 47 m.
16	10,45 f.—12,57 e. 3,14 e.—8,50 e.	7 t. 48 m.	2 t. 17 m.	31 t. 53 m.
16	Hemdag.			
D:o	Konduktörernas D:o	D:o	D:o	D:o
1	1,10 e.—9,08 e.	7 t. 58 m.		7 t. 52 m.
2	5,0 f.—12,58 e.	7 t. 58 m.		21 t. 37 m.
3	10,35 f.—1,50 e. 6,30 e.—3,12 f.	8 t. 57 m.	7 t. 40 m.	31 t. 35 m.
4	Fri efter kl. 3,12 f.			
5	10,45 f.—12,57 e. 3,14 e.—8,50 e.	7 t. 48 m.	2 t. 17 m.	8 t. 35 m.
6	{5,25 f.—7,18 f. 7,55 f.—9,30 f. 1,36 e.}	5 t. 37 m.	37 m. + 4 t. 6 m. + 25 m.	12 t. 22 m.
7	{—3 e. 3,25 e.—4,07 e.}			
8	4,29 f.—9,13 f. 11,55 f.—5,11 e.	10 t.	2 t. 42 m.	25 t. 56 m.
9	7,07 e.—10,20 e.	3 t. 13 m.		12 t. 55 m.
10	11,15 f.—10,58 e.	11 t. 43 m.		18 t. 34 m.
11	5,32 e.—10,50 e.	5 t. 18 m.		13 t. 49 m.
12	12,39 e.—4,07 e.	3 t. 28 m.		36 t. 38 m.
13	Fri			
14	{4,45 f.—9,03 f. 10,40 f.—12 m. 12,15 e.}	8 t. 10 m.	1 t. 37 m. + 15 m. + 4 t. 6 m.	10 t. 32 m.
15	{—1,09 e. 5,15 e.—6,53 e.}			
16	5,25 f.—5,03 e.	11 t. 38 m.		14 t. 22 m.
17	{7,25 f.—10,34 f. 2,40 e.—5,14 e. 9,45 e.}	8 t. 09 m.	4 t. 6 m. + 4 t. 32 m.	18 t. 59 m.
18	{—12,12 f.}			
19	7,11 e.—9,45 e.	2 t. 37 m.		9 t. 15 m.
20	{7,0 f.—10,20 f. 2,37 e.—3,18 e. 3,24 e.—}	7 t. 05 m.	4 t. 17 m. + 6 m. + 24 m. + 11 m.	10 t. 13 m.
21	{4,26 e. 4,50 e.—6,15 e. 6,26 e.—7,03 e.}			
22	5,16 f.—12,07 e. 2,55 e.—11,37 e.	15 t. 33 m.	2 t. 48 m.	13 t. 33 m.
23	1,10 e.—2,45 e. 3,24 e.—4,26 e. 4,50 e.}	5 t. 47 m.	39 m. + 24 m. + 1 t. 35 m.	8 t. 25 m.
24	{—6,15 e. 7,50 e.—9,35 e.}			
25	6 f.—7,43 f. 7,48 f.—9,20 f.	3 t. 25 m.	3 m.	27 t. 40 m.

Bil. 3.

Förutom alla de göromål, som finnas angifna å turlistan, så skall äfven personalen, som tjänstgör i bagagerummet, passa på alla ringningar från de olika expeditionerna, och det ringer ganska fitigt. Det är alltid någon, om ingen annan, så något extra skrifbiträde, som antingen vill hafva nytt och friskt vatten att dricka, eller har någon order han vill meddela någon gammal tågmästare, förman eller annan tjänsteman af lägre grad. Så behöfva tjänstemännen af högre grad hafva köpt sig tidningar, frimärken, kuvert eller dylikt, då är det så bra att ringa. Till samma personals åliggande hör äfven, att plattformar och spår i banhallen hållas rena och snygga.

Särskildt om vintern är detta förenadt med mycket arbete.

Personalen anser öfver hufvud taget, att tjänstgöringstiden är för lång.

Särskildt fäster man sig vid de korta och onödigt många rasterna.

Om man ser på nr 9, 10 och 11, de hafva rast 1 timme och 30 minuter. Det hade väl varit lika fördelaktigt, om de tjänstgjort i ett kör från 6.45—10.30 f. m. och sedan haft en sammanhängande rast. Likaså nr 14 och 15. Under 9 timmar och 15 minuters tjänstgöring hafva de tre raster. Först tjänstgöra de i 50 minuter, så rast i 1 timme 10 minuter, tjänstgöra 1 timme 20 minuter, rast i 1 timme 40 minuter o. s. v.

Detta är ju till att slita ut personalens krafter genom att gå fram och tillbaka från tjänstgöringen till sitt hem.

Personalen har därtill ofta långt från stationen till sitt hem. De som bo i boställs- huset behöfva minst 10 à 12 minuter från sin bostad till stationen.

Å turlistan är ingen af stationskarlarna upptagen längre än till 10.35 e. m., fast under hela sommaren har sista tåg ankommit till Göteborg först 10.35 e. m. Innan då tåget blifvit expedieradt har naturligtvis klockan blifvit mer.

Efter 1 oktober 1910 kommer sista tåg klockan 10.38 e. m. Det skall lossas och utväxlas på tid som vederbörande inte alls räknar. Sista tåget går sön- och helgdagar samt torsdagar klockan 11.30 e. m.

Af de 18 stationskarlarna som tjänstgöra framme å stationen få 12 stycken tjänstgöra dagligen till tidigast klockan 10.10 e. m. och 8 af dessa skola börja klockan 6.45 f. m. påföljande dag. Detta kunna de få hålla på med i halfår, utan att vara lediga en enda söckenkväll. Fast de hafva sin tjänstgöring i en storstad med många lärorika kostnadsfria föreläsningar och andra nyttiga förströelser, äro de oförmögna på grund af sin tjänstgöring att däraf göra sig betjänta.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Bangårdsmästaren																									9 tim. 30 min.
Tidige förman	20																								8 » 40 »
Sene » Stationskarlar																									9 » 15 »
Nr 1, 2 och 3	20																								9 » 10 »
» 4	20																								9 » 15 »
» 5 och 6																									10 » 15 »
» 7																									9 » 25 »
» 8																									9 » 15 »
» 9, 10 och 11																									9 » 25 »
» 12 och 13																									10 » 15 »
» 14 och 15																									9 » 15 »
» 16 och 17																									9 » 20 »
» 18																									9 » 15 »

Turlista för personalen framme å stationen vid tågen och i bagagerummet. Har varit gällande hela sommaren och är det än, den 10 december 1910.

Personalens olika åligganden.

- Nr 1 och 2 hämta loken till tågen 220, 52, 230, 202, 1002, 10, 226, 214, 704, 1208, 232, 212 samt inväxla tågen 227 och 217.
- » 3 städar vestibulen, väntsalar och biträder med växling af tågen 217 och 201.
 - » 4 hämtar loken till tågen 1204, 240 och 228, följer till stallet tåg 217 och 201 lok., biträder i passvagnsväxling 5,45—9 f. m.
 - » 5 bär remisskistorna från tigen upp på kassakontoret.
 - » 6 hämtar loken till tågen 234, 208 och 216, följer till stallet tåg 223 och 705 lok.
 - » 7 öfverför resgods och öfvergångspapper till Bergslagernas station.
 - » 8 öfverför resgods från tåg 3, hämtar loken till tågen 708 och 238, följer till stallet tåg 3, 239, 203 och 207 lok.
 - » 9 och 10 inväxla tågen 295, 213, 703, 223, 51, 705, 211, 9, 231 och 215 samt hämta 224 lok.
 - » 11 inväxlar tågen 225, hämtar 222 lok., följer till stallet tåg 51 lok.
 - » 12 hämtar 218, 206, 204, 4 och 210 lok., följer till stallet 235, 219, 209, 237, 211 och 9 lok.
 - » 13 inväxlar 225 och 221, följer till stallet 231, 215 och 205 lok.
 - » 14 » 221 och 205 samt A. B. o. vagnen från tåg 231 till tåg 4.
 - » 15 tillser skyltningen å tågen, tar in och ut handdukar i tågen, T. E.-väskornas inläggning i tåg 3, 4 och 205.
 - » 16 och 17 städa väntsalar. öfverföra väskor och resgods från tågen 3, 233 och 201 till tågen 230, 10 och 232.
 - » 18 afgående resgods 6,45—7,50 f. m., verkstadsväxling 1—6 e. m., öfverför väskor och resgods från tåg 51 och 221 till tåg 234 och 4.

Bil. 4.

Stationer vid statsbanorna af klass 4 a i storlek jämförliga med vissa 5:e (och 6:e) klass stationer.

(1911 års stat upptager 100 st. stationer klass 4 a.)

4 a klass stationer	Trafik-inkomst	Antal resor	Antal ton afgifts-pliktigt gods	Antal expeditioner	Antal tåg	Antal till- och från-kopplade vagnar	Antal personal	Ord-nings-nummer med hänsyn till person-trafiken	Ord-nings-nummer med hänsyn till gods-trafiken	Trafik-sektion
Sparreholm	70,792	98	55	60	27	13	7	201	126	1:a
Valla	60,477	149	44	66	28	10	7	126	163	
Tumba	118,699	650	109	182	46	34	12	26	71	
Järna	55,608	176	29	79	31	11	7	102	227	
Saltskog	28,749	197	10	18	82	101	18	91	377	
Pälsboda	27,309	42	17	15	15	23	12	370	325	
Kilsmo	67,968	46	57	59	15	12	6	364	122	
Vingåker	129,597	170	75	135	15	18	9	105	95	
Huddinge	31,716	447	23	39	47	19	8	34	271	
Heby	66,808	174	45	45	16	17	13	103	158	2:a
Rotebro	53,042	512	65	68	39	18	11	30	110	
Albano	8,713	1	122	19	14	41	5	480	58	
Järfva	44,612	972	90	42	53	12	13	13	82	
Västanfors	16,324	59	22	27	10	32	12	308	284	3:e
Fogelsta	15,834	83	8	11	14	22	13	236	402	
Skeninge	181,466	191	49	67	14	19	9	96	148	
Snyten	3,303	14	1	3	10	49	8	444	465	
Ervalla	41,673	120	15	26	21	49	13	157	344	
Lerum	58,603	414	40	75	26	10	10	39	181	4:e
Strömstad	60,129	186	53	72	6	14	7	99	132	
Sörby	39,405	96	19	45	19	5	6	208	315	
Floda	43,980	197	27	60	25	7	8	92	243	
Stenungsund	39,449	208	3	17	10	2	6	88	456	
Jonsered	46,902	331	37	54	27	10	9	55	192	
Ljungskile	46,377	234	8	41	10	9	5	78	404	
Partille	34,700	773	24	79	34	7	8	21	263	
Vartofta	35,881	142	17	24	11	37	13	133	327	5:e
Tenhult	42,719	192	44	35	12	11	4	94	166	
Mullsjö	53,121	95	52	39	12	9	5	214	135	
Vretstorp	64,836	157	41	69	17	11	11	116	174	
Forserum	56,140	165	71	52	12	14	6	107	101	
Moholm	59,561	92	24	41	16	24	15	221	262	
Falköpings stad	57,792	104	46	133	13	16	15	187	156	
Strömtorp	32,743	57	31	12	15	48	12	319	218	6:e
Åmot	67,978	124	94	73	10	23	9	156	78	
Björneborg	67,952	98	110	36	16	21	6	202	70	

4:e klass stationer	Trafik- inkomst	Antal resor	Antal ton afgftts- pliktigt gods	Antal expedi- tioner	Antal tåg	Antal till- och från- kopplade vagnar	Antal personal	Ord- nings- nummer med hänsyn till person- trafiken	Ord- nings- nummer med hänsyn till gods- trafiken	Trafik- sektion
Akarp	54,616	872	69	51	54	15	15	16	105	7:e
Qusby	86,694	156	66	114	20	16	13	118	107	
Örtofta	41,864	359	65	36	35	32	19	49	111	
Lomma	43,626	431	61	45	22	10	10	36	118	
Svalöf	52,778	166	78	77	16	17	9	106	93	
Sösdala	78,918	147	42	59	23	10	10	127	172	
Hör	66,270	218	48	53	25	28	14	85	153	
Hästveda	46,354	94	22	32	30	5	5	267	312	
Kungsbacka	67,749	411	39	124	24	37	13	41	185	8:e
Laholm	66,138	278	66	100	20	30	14	69	108	
Getinge	41,164	97	40	43	19	8	7	203	182	
Ödåkra	33,273	194	62	49	21	14	7	93	117	
Bästad	70,242	223	58	69	18	13	12	83	121	
Veinge	21,294	130	27	31	21	43	11	149	244	
Hasslarp	96,724	131	211	50	14	42	8	148	32	
Slöinge	40,972	136	44	44	19	18	6	141	169	
Billesholms grufva	68,530	164	117	35	26	98	16	109	64	
Åby	60,508	617	35	91	30	9	9	27	198	9:e
Simonstorp	37,742	92	38	54	23	10	6	219	188	
Malmslätt	32,347	339	15	42	23	5	8	53	342	
Aneby	50,959	72	45	31	18	9	7	266	159	
Järpen	70,026	85	143	46	7	46	11	231	48	10:e
Helgum	86,159	131	33	74	7	14	9	146	207	
Bispgården	37,500	62	15	36	7	6	4	287	338	
Mörsil	62,134	75	50	58	7	11	5	254	141	
Krokom	100,527	156	187	61	7	33	6	117	36	
Åre	28,514	60	9	23	5	2	3	299	385	
Gällö	88,049	81	51	38	8	9	5	242	137	
Torpshammar	36,331	106	23	40	9	13	6	178	270	11:e
Hybo	94,256	75	121	25	7	25	7	255	60	
Ostavall	49,809	50	32	42	13	10	7	348	212	
Delsbo	33,626	77	19	62	6	6	6	249	308	
Näsviken	57,833	102	128	44	7	20	8	190	54	
Stugsund	53,873	134	262	28	24	67	12	143	23	12:e
Bergvik	95,669	146	172	44	12	57	9	128	42	
Fors	88,660	81	163	47	15	28	9	245	44	
Horndal	56,896	62	119	46	15	20	7	290	61	
Torsäker	28,324	75	54	63	15	12	6	256	128	
Morshyttan	47,928	53	65	55	15	12	8	334	109	
Järfö	22,178	112	8	40	15	3	7	168	398	
Byvalla	45,092	26	125	15	15	27	8	114	56	
Arbrå	116,067	227	81	103	15	21	13	80	87	

Summa 78 st.

En jämförelse med tabellen öfver 5:e kl. stationerna med hänsynstagande till äfven andra omständigheter visar, att omkring 70 st. af dessa 4 a stationer saklöst borde kunna förvandlas till 5:e kl.

Högsta lön (den enda praktiskt taget tillämpliga) för 4 a kronor 3,300
 » » » » » » » » 5 » 1,800

Skilnad kronor 1,500

Besparing alltså $70 \times 1,500 = 105,000$ kronor.

Härtill kommer att man i en del fall torde kunna genom förvandlingen vinna en bostadslägenhet för en stationskarl och därjämte möjligen, efter hvad som tyckes framgå af en jämförelse med tabellen öfver vissa 5:e kl. stationer, icke obetydlig personalbesparing. För att utröna möjligheterna härpå fordras dock en mera ingående undersökning.

Bil. 5.

Förteckning öfver 5:e (och 6:e) klass stationer, i storlek jämförliga med flertalet stationer af klass 4 a.

5:e (och 6:e) kl. stationer	Trafikinkomst	Antal resor	Antal ton afgiftspflichtigt gods	Antal expeditioner	Antal tåg	Antal till- och från-kopplade vagnar	Antal personal	Ordningsnummer med hänsyn till persontrafiken	Ordningsnummer med hänsyn till gods-trafiken	Trafiksektion
Kantorp	63,137	125	79	38	28	14	6	153	90	1:a
Mölnbo	40,482	86	25	43	31	7	6	229	255	
Björnlunda	35,156	93	19	48	26	6	6	217	311	
Rönninge	41,516	385	20	49	45	5	6	43	300	
Stjernhof	47,532	88	35	62	26	8	6	228	197	
Högsjö, 6 kl.	35,378	61	29	39	15	6	5	296	228	
Märsta	39,930	135	17	57	27	8	6	142	324	2:a
Knifsta	74,930	239	59	79	27	14	9	74	120	
Väsby	48,792	294	29	67	39	9	8	63	226	
Vittinge	60,701	95	54	27	16	14	5	212	129	
Broddbo, 6 kl.	41,745	82	39	27	14	13	5	239	184	
Mariedam	39,850	59	34	49	12	8	5	309	204	3:e
Motala V.	37,680	60	30	39	18	9	7	304	224	
Mosås	40,100	378	30	31	26	27	5	45	223	
Norsesund	29,365	234	15	24	24	4	6	77	346	4:e
Munkedal	63,584	164	20	56	8	7	4	122	304	
Väring	45,387	126	21	33	16	6	5	151	297	5:e
Tibro	56,522	106	35	45	6	13	4	181	200	
Sandhem	39,213	69	44	40	11	9	5	272	165	

5:e (och 6:e) kl. stationer	Trafik-inkomst	Antal resor	Antal ton afgifts-pliktigt gods	Antal expeditioner	Antal tåg	Antal till- och från-kopplade vagnar	Antal personal	Ord-nings-nummer med hänsyn till person-trafiken	Ord-nings-nummer med hänsyn till gods-trafiken	Trafik-sektion
Alster, 6 kl.	57,505	77	51	15	12	12	3	250	138	6:e
Hasselfors, 6 kl.	42,495	38	40	17	15	9	4	381	180	
Liatorp	52,614	109	32	39	19	7	7	173	215	7:e
Furulund	43,612	108	52	32	22	13	6	176	136	
Grevie	32,736	97	46	49	18	9	7	204	157	8:e
Fjärås	32,220	118	23	47	17	9	7	162	275	
Almedal	41,825	83	44	58	23	15	12	237	168	
Lamhult	56,464	46	35	37	17	9	7	365	199	9:e
Fiskeby	42,272	132	178	29	27	32	7	145	41	
Sandsjö	45,680	91	23	50	19	8	7	222	272	
Moheda	53,611	131	34	52	17	11	8	147	203	
Strängsjö	41,255	68	44	41	23	11	6	274	164	
Bankeberg	44,505	191	28	42	23	7	6	95	234	
Nålden	82,956	92	130	65	7	25	5	238	52	10:e
Trångsviken	62,565	52	69	26	7	15	5	338	104	
Kälarna	68,142	58	56	35	8	15	5	313	123	
Brunflo	59,912	158	43	31	8	9	5	113	170	
Ramsjö	60,423	57	26	36	13	9	5	317	249	11:e
Alby	82,490	85	35	50	13	10	10	232	196	
Erikslund	43,956	144	16	81	9	4	5	131	332	
Tallåsen	53,447	72	32	29	13	7	5	264	213	
Frånsta	55,216	151	23	66	9	6	5	124	269	
Holmsveden	42,242	46	48	30	15	12	5	363	151	12:e
Myskje	94,169	52	236	12	13	61	5	330	27	
Lingbo	49,626	47	52	33	15	16	6	359	133	
Ashammar	40,701	63	40	31	16	9	6	284	196	
Skästra	46,474	53	21	22	15	5	5	333	289	
Söderhamn, v. 6 kl.	47,738	100	—	30	14	—	4	196	483	
Landa, 6 kl.	51,543	62	53	21	10	8	4	289	131	
Gammelstad	46,903	157	103	55	17	14	4	114	73	13:e
Ålfsby	55,046	61	22	37	6	8	4	292	276	
Anundsjö	47,583	59	44	64	8	17	7	306	162	14:e
Badstuträsk	63,421	58	71	53	7	6	7	311	100	

Tabellen upptager ett urval af 5:e (och några 6:e) kl. stationer, hvilka i fråga om trafik närma sig eller öfverflygla ett flertal 4:e kl. stationer.