

Nr 16.

Ankom till Riksdagens kansli den 18 maj 1911 kl. 4 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 16, i anledning af herr Kronlunds m. fl. motion angående indragning af tjänster utaf högre grad vid statens järnvägar m. m.

Uti en inom Andra kammaren af herr Kronlund m. fl. väckt och till dess tredje tillfälliga utskott för behandling hänvisad motion, nr 276, hemställes:

»att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. *Motionen.* Maj:t tacktes:

1:o) låta genom sakkunniga, utsedda åtminstone delvis bland personer, som icke tillhöra statens järnvägars förvaltning, utreda, dels huruvida icke genom förenklingar 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 öfverkvalificerad 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 öfveranstängning kan anses föreligga eller vara att befara inom särskilda grupper af dessa tjänstemän;

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

4:o låta utreda, hvilka åtgärder som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och rättvisa i befodringsärenden och om ej en befodringsstadga 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 befodringar sker, äfvensom på hvad sätt en allsidigare utbildning af personalen skall kunna åstadkommas;

6:o taga i öfvervägande, huruvida icke för åvägabringande af likformighet och enhetlighet i disciplinära bestraffningar en disciplinestadga för statens järnvägars personal borde utfärdas, hvari 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, hvartill dessa utredningar och undersökningar kunna föranleda.»

För de motiv motionärerna anfört som stöd för denna sin hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Andra kammarens utskott anför i ärendet följande:

*Andra
kammarens
utskotts
yttrande.*

»Af de olika yrkanden motionärerna här gjort, hafva flere redan varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Så hafva, på grund af öfverrevisorernas vid statens järnvägar berättelse för år 1909, statsrevisorerna yttrat sig öfver bestraffningarnas likformighet, öfverkvalificerad arbetskraft, underlättande af öfvergången från lägre till högre grad, samt indragning af vissa byråer inom järnvägsstyrelsen, allt frågor som återfinnas under motionärernas hemställan i punkterna 1, 4, 5 och 6 af deras slutyrkande.

I punkterna 2, 3, 6 och 7 af sin hemställan ingå motionärerna på frågor som beröra olika detaljer af statsbanornas förvaltning.

Så beröra punkterna 2 och 3 de fordringar som ur hygienens synpunkt böra ställas på arbetstiden och dess fördelning samt behovet af en kontinuerlig hygienisk inspektion vid statens järnvägar.

Af motionärernas motivering till dessa punkter, samt därtill fogade tabeller öfver arbetstider för en del olika personal, framgår för visso att arbetstiden i många fall ej synes vara väl afvägd.

Att emellertid för frågan om ordnande af en kontinuerlig hygienisk inspektion tillsätta en särskild kommission synes utskottet vara en allt för vidlyftig åtgärd, i all synnerhet då det från järnvägsstyrelsen meddelats utskottet, att, sedan vederbörandes uppmärksamhet nu blifvit fästad på här afsedda missförhållanden, en utredning i ärendet kommer att vidtagas.

Visserligen har, enligt de tabeller för tågtjänstgöringen efter 1 maj resp. 1 juni inom samma distrikt som motionärerna åberopat och som företetts utskottet, någon förbättring i tjänstetiderna ej kunnat iakttagas, men utskottet anser sig dock kunna förvänta, att när ofvan omnämnda utredning blifvit verkställd, åtgärder i berörda afseende skola af styrelsen blifva vidtagna. Utskottet har, ehuru öfvertygad om det påvisade behovet af en lämpligare fördelning och afvägning af arbetstiden, dock ej nu ansett sig böra tillstyrka motionärernas hemställan i dessa afseenden.

I punkt 6 af sin hemställan påyrka motionärerna åtgärder för åvågabringande af likformighet och enhetlighet vid disciplinära bestraffningar. Enligt hvad utskottet inhämtat föreligger i styrelsen ett utarbetadt förslag till disciplinstadga, hvarför utskottet ej anser sig hafva skäl tillstyrka bifall till hemställan i denna punkt.

I punkt 7 hemställa motionärerna om personalens hörande i vissa frågor före dessas behandling, samt att en förhandlingsordning för dylika möten bestämdes. De frågor, som på detta sätt skulle underställas personalen för yttrande, torde enligt motionärernas motivering i första hand afse sådana frågor som beröra personalen själf. Frågan om en förhandlingsordning mellan statsinstitutioner och till desamma hörande personal ligger emellertid genom en särskildt rörande denna fråga väckt motion före till behandling af innevarande års Riksdag, och då densamma beredes af annat tillfälligt utskott, har utskottet ej ansett sig böra i detta sammanhang ingå på pröfning af det föreliggande ärendet i denna punkt.

I 1:a, 4:e och 5:e punkterna af sin hemställan hafva emellertid motionärerna påyrkat en utredning, huruvida icke genom förenklingar i organisationen och ett bättre utnyttjande af befintliga arbetskrafter, indragningar af tjänster af högre grad kunna ske inom järnvägsstyrelsens byråer och öfriga förvaltningsgrenar, huruvida användning af öfverkvalificerad arbetskraft äger rum inom järnvägsförvaltningen och huru denna må ersättas med annan efter arbetets art mera lämpad, hvilka åtgärder som böra vidtagas för tillgodoseende af större säkerhet, likformighet och

rättvisa i befordringsärenden samt hvilka åtgärder kunna vidtagas för underlättande af öfvergången från lägre till högre grad.

Till stöd härför hafva motionärerna ingående granskat de olika byråerna, antalet inom dem anställd personal och de dem åliggande tjänsteärendenas antal och natur. Äfven öfverrevisorerna hafva såsom ofvan antydts ägnat den första af dessa frågor sin uppmärksamhet samt uttalat sig för en del förenklingar. Järnvägsstyrelsen har, efter ett bemötande af öfverrevisorernas anmärkningar rörande vissa indragningar som af dem ansetts böra vidtagas, ansett sig böra förklara, »att, hvilken åsikt man än må hysa om den för järnvägsstyrelsen gällande instruktionens fördelar och nackdelar, enligt styrelsens förmenande redan den omständigheten, att denna instruktion icke varit tillämpad längre tid än tre år, utgöra tillräckligt skäl för att icke ännu upptaga denna fråga till pröfning, allt dock under förutsättning, att det icke föreligger särskilda olägenheter, som kräfva ett omedelbart ingripande».

Om styrelsen med särskilda olägenheter afser sådana, som försvåra eller fördröja ärendenas handläggning inom styrelsen, torde det vara svårt att för utomstående, det må nu vara öfverrevisorer, motionärer eller utskott, att påvisa dylika, men om åter med särskilda olägenheter äfven afses sådana, som verka onödigt fördyrande för verket, så torde ej kunna bortförklaras, att efter hvad såväl öfverrevisorer som motionärer förebragt i saken, dylika olägenheter måste förutsättas vara tillfinnandes.

Rörande användandet vid statsbanorna af öfverkvalificerad arbetskraft hafva motionärerna genom en statistisk uppställning, omfattande ett stort antal stationer tillhörande 4:e, 5:e och 6:e klasserna, påvisat, huru vid ett stort antal af de i tabellen upptagna 4:e klassens stationer öfverkvalificerad arbetskraft användes. De hafva äfven framhållit huru samma förhållande är rådande inom vissa af styrelsens kontor.

Äfven öfverrevisorerna hafva i detta afseende intagit en bestämd ställning och särskildt ingått på en granskning af förhållandena vid vissa kontor inom järnvägsförvaltningen samt anse ostridigt, att användande af öfverkvalificerad arbetskraft förekommer vid statens järnvägar. De göra i detta sammanhang följande beaktansvärda uttalande:

»Användningen af öfverkvalificerad arbetskraft innebär misshushållning i dubbel bemärkelse. Den högre kompetensen medför helt naturligt anspråk på högre lön. Men ej nog härmed. En i förhållande till det honom anförtrodda arbetet öfverkvalificerad tjänsteman förlorar lätt intresset för arbetet, hvaraf den naturliga följden blir långsammare och äfven sämre arbete än det som presteras af en tjänsteman, hvars kompetens bättre motsvarar det föreliggande arbetets beskaffenhet. Den senare ägnar sig med nit och arbetsglädje åt samma uppgift, som den förre betraktar som

en tung och intresselös plikt. Resultatet af öfverkvalifikationen blir större löneutgifter samt i många fall sämre arbetsprestation.»

Öfverrevisorerna påyrka i sammanhang härmed en utredning samt åtgärders vidtagande för vinnande af rättelse i ifrågavarande förhållande.

I sitt yttrande med anledning af denna öfverrevisorernas anmärkning anför järnvägsstyrelsen huru antalet af högre och lägre kvalificerad personal procentuellt förhåller sig till hvarandra inom ban-, maskin- och trafikafdelningarna samt huru befordringsmöjligheterna ställa sig för personalen i fråga, och anför att styrelsen under årens lopp alltmer genomfört ett dylikt utbyte af högre kvalificerad arbetskraft mot lägre kvalificerad dylik. Rörande kontoren säger sig styrelsen äfven hafva vidtagit åtgärder i samma syfte och kommer så till den slutsatsen, att »i stort sedt under nuvarande förhållanden en väl afvägd proportion förefinnes emellan antalet af de båda tjänstemannagrupperna af högre och lägre grad och öfver huvud taget äfven mellan antalet befälsposter af olika grader».

Det synes emellertid utskottet, trots detta järnvägsstyrelsens påstående, som om såväl det öfverrevisorerna anført som de utredningar motionärerna förebragt gifva vid handen, att öfverkvalificerad arbetskraft alltjämt användes inom statsbaneförvaltningens olika grenar.

För åstadkommande af likformighet vid befordringar hafva motionärerna påyrkat utfärdandet af en befordringsstadga och hemställa äfven om åtgärders vidtagande för underlättande af öfvergången från lägre till högre grad.

Öfverrevisorerna hafva äfven ägnat denna fråga sin uppmärksamhet och i sammanhang med deras yttrande rörande öfverkvalificerad arbetskraft uttalat 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 minskas».

Järnvägsstyrelsen anför härom följande:

»Ehuru det icke fullt tydligt framgår af öfverrevisorernas här citerade uttalande, anser sig järnvägsstyrelsen dock kunna antaga att detta afser åstadkommandet af ett nedsättande af kompetensfordringarna för befordran från tjänsteman af lägre grad till tjänsteman af högre grad. Tjänsteman af lägre grad, som äger i instruktionen föreskrifven kompetens för tjänstemannabefattning af högre grad — endast ett mindre antal sådana finnas för närvarande — kan befordras och befordras till befattning af sistnämnda art i den mån ledigheter yppa sig och han förvärfvat sig erforderliga fackliga insikter och ådagalagt sin duglighet i öfrigt för den sökta tjänsten.

Då personal af denna kategori sålunda äger möjlighet att vinna anställning som tjänsteman af högre grad, så torde icke några särskilda åtgärder till förbättrandet af befordringsmöjligheterna i detta fall kunna ifrågakomma.

Öfverrevisorernas uttalande torde sålunda, såsom ofvan antagits, afse, att den i instruktionen föreskrifna humanistiska utbildningen såsom villkor för vinnandet af anställning såsom tjänsteman af högre grad skulle bortfalla, men kan järnvägsstyrelsen icke ansluta sig till en sådan uppfattning. För de allra flesta tjänstemannabefattningar af högre grad stadgas för närvarande såsom lägsta kompetensvillkor aflagd realskoleexamen. Skulle något eftergifvas på denna minimifordran, så vore det följdriktiga att folkskolebildning vore den enda bokliga utbildning, som erfordrades för hvilken befattning som helst vid statens järnvägar, undantagandes sådan, för hvilken särskild teknisk eller administrativ utbildning erfordrades. Ett dylikt system kan lämna utmärkta resultat, då det tillämpas vid ett enskildt företag med jämförelsevis begränsad omfattning. Ett dylikt företags chef och öfriga ledande personer behöfva vid befordringsfrågors behandling i regel icke taga hänsyn till annat än sin egen uppfattning om den för företaget lämpligaste åtgärden och kunna sålunda efter eget omdöme utvälja för viss befattning den person, som anses hafva ådagalagt största duglighet och lämplighet i öfrigt för densamma. Ett sådant förfaringssätt underlättas dessutom i allmänhet därigenom, att vid enskilda företag personalens numerär i allmänhet icke är större än att chefen kan skaffa sig ett personligt omdöme om de underlydandes kvalifikationer.

Annorlunda ställer sig saken vid en statsinstitution af så stor omfattning som statens järnvägar. Personalens talrikhet gör det omöjligt för de ledande tjänstemännen att förskaffa sig en i alla afseenden så noggrann personalkännedom, att befordringarna kunna företagas uteslutande med ledning af en sådan kännedom och med fränseende af tjänsteålder och formella tjänstemeriter. Vid en statsinstitution kommer alltid en stor betydelse att tillmätas tjänsteålder och s. k. pappersmeriter. Skulle öfverrevisorernas förslag afse borttagandet af t. o. m. det lindriga kompetensvillkor, som realskoleexamen utgör, skulle tjänsteåldern säkerligen så småningom komma att blifva den dominerande befordringsgrunden och gifva personal af lägre grad ett sådant företräde i fråga om besättandet af tjänstemannabefattningar af högre grad, att dessa befattningar, som enligt nu verkställd utredning endast utgöra c:a 8 % af hela personalnumerären af såväl ordinarie som extra ordinarie personal, fränsetd banarbetarna, till mycket stor del skulle blifva besatta med personal med endast folkskolebildning. Bildningsnivån skulle härigenom otvifvelaktigt komma att sänkas inom den ledande delen af tjänstemannakåren, under det att en höjning är nödvän-

dig i följd af de större uppgifter, som utvecklingen alltmera ställer på järnvägsförvaltningen.»

Utskottet finner öfverrevisorernas uttalande beaktansvärdt och kan ej som järnvägsstyrelsen finna, att utfärdandet af en befodringsstadga, däri nödig hänsyn toges till möjligheten för en synnerligen dugande och genom praktiskt arbete i statsbanornas tjänst för högre befattning kvalificerad person att kunna befodras till sådan högre befattning, behöfver betyda borttagande af fordran på humanistisk bildning, ty sådan kan ju vinnas på annat sätt än genom afläggande vid unga år af t. ex. realskoleexamen.

De här senast omhandlade motionärernas yrkanden i punkterna 1, 4 och 5 rörande indragning af vissa tjänster och användande af öfverkvalificerad arbetskraft, om utfärdande af befodringsstadga och underlättande af öfvergång från lägre till högre grad hafva förut varit underkastade Riksdagens pröfning.

Äfven vid innevarande års riksdag hafva desamma varit uppe till behandling i sammanhang med statsutskottets betänkande i anledning af statsrevisorernas yttrande rörande statsbanornas förvaltning under år 1909. Statsrevisorerna hafva nämligen i allt väsentligt anslutit sig till öfverrevisorernas uttalade önskemål, och statsutskottet har vid dess behandling af detta ärende anfört följande:

»Såsom ofvan antydts, har utskottet funnit hvad öfverrevisorerna i berörda tre punkter anfört vara beaktansvärdt, och anser utskottet jämväl statsrevisorernas uttalande angående möjligheten af indragning af andra tjänster än de af öfverrevisorerna vidrörda vara förtjänt af uppmärksamhet. Någon ytterligare utredning i ämnet, utöfver den af järnvägsstyrelsen nu lämnade, vill emellertid utskottet icke för närvarande påkalla, då utskottet anser sig kunna förvänta, att de af öfverrevisorerna och statsrevisorerna framhållna önskemålen i allt fall skola varda af styrelsen, i den mån sådant lämpligen låter sig göra, tillgodosedda.»

I särskild reservation har emellertid ansetts att utskottet bort hemställa:

»att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, *dels* huruvida och i hvilken utsträckning öfverkvalificerad arbetskraft vid statens järnvägar användes samt på hvad sätt detta missförhållande bör afhjälpas, *dels* ock i fråga om underlättande af öfvergången från lägre till högre tjänst vid dessa järnvägar.»

Någon pröfning från Riksdagens sida har emellertid ej kunnat äga rum rörande hvilken af de här anvisade vägar, som af Riksdagen ansåges vara den som bäst borde leda till målet.

I förra fallet, och så som Riksdagen beslutat i anledning af statsut-

skottets yttrande nr 29 § 9, har Riksdagen, enligt utskottets mening, lämnat järnvägsstyrelsen ett direkt direktiv för vidtagande af åtgärder i berörda afseenden, ehuru tiden för åtgärdernas vidtagande ej fixerats på annat sätt än då de lämpligen låta sig vidtagas. I senare fallet påyrkades i stället ett direkt ingripande från Kungl. Maj:ts sida.

Af hvad ofvan i detta sammanhang anförts torde emellertid af de yttranden järnvägsstyrelsen afgifvit framgå, att denna i de föreliggande frågorna funnit allt väl beställt, och torde det därför ej kunna förutsättas att samma styrelse skulle finna tidpunkten för några åtgärders vidtagande nu vara inne.

Utskottet finner det emellertid angeläget att en saklig och fullständig utredning i ofvan senast berörda afseenden kommer till stånd, hvarför utskottet hemställer,

Andra kam-
marens ut-
skotts hem-
ställan. att Andra kammaren, med anledning föreliggande motion, för sin del ville besluta, att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, 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 förenklingar 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 öfverkvalificerad 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 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;

3: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;

äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen föreslå de åtgärder, hvartill dessa utredningar och undersökningar kunna föranleda.»

Häremot har reservation afgifvits af herr *Söderberg*, som anført:

Reservation.

»Ehuru fullt ense med utskottet i de yrkanden, hvartill detsamma kommit beträffande punkterna 1, 4, 5 och 7 i motionen, har jag dock ej kunnat dela utskottsmajoritetens uppfattning att endast i motiveringen fästa uppmärksamheten på motionärernas yrkanden under punkterna 2, 3 och 6 i den föreliggande motionen, utan anser att äfven dessa yrkanden borde af utskottet biträdas.

Motionärernas framställningar af järnvägspersonalens på flera områden högst otillfredsställande arbetstidsförhållanden, hvilka framställningar ytterligare bestyrkas genom de klagomål öfver den i flera fall allt för långa tjänstgöringstiden, som offentligt framförts från tjänstemännen af lägre grad, synas mig med styrka tala för ett bifall till motionens punkt 2. Ett beslut af Riksdagen i denna riktning innebär intet misstroende mot järnvägsstyrelsen beträffande dess fullföljande af den utredning, hvarom i motiveringen talas; det synes mig endast innebära att statens järnvägars hufvudman, Riksdagen, som sin bestämda mening framhåller att vid statsjärnvägarnas förvaltning och skötsel skall den största varsamhet och hänsyn iakttagas med det dyrbaraste af allt materiel — det lefvande mennisko-materielet.

Samma synpunkter synas mig tala för ett bifall till motionens 3:dje punkt, yrkandet på en fortlöpande hygienisk inspektion. Så pass ansvarsfullt och kräfvande, som järnvägspersonalens arbete är, håller jag före att det är just läkarens oväldiga utsago, som måste vara bestämmande för huru långt den mänskliga arbetskraften får utnyttjas. I sådant syfte synes mig ett uttalande af Riksdagen önskvärdt och lämpligt.

Beträffande det i motionen framförda yrkandet om en disciplinstadga, har utskottet visserligen inhämtat att arbete med en dylik pågår inom järnvägsstyrelsen. Men det viktigaste är, enligt mitt förmenande, icke blott att enhetlighet i den disciplinära bestraffningen åstadkommes, utan fastmer att denna disciplinstadgas tillkomst och bestämmelser erhålla den mest omsorgsfulla och vidtgående pröfning. Lika gifvet, som Riksdagen måste ha medbestämmanderätten i allmänna lagars tillkomst, synes mig också vara att vid en sådan stadgas tillkomst, hvars bestämmelser komma att beröra tusentals statsfunktionärer, Riksdagen äfven får tillfälle att säga sin mening om densammas innehåll.

Med anledning af hvad här anförts hemställes, att Andra kammaren *Reservantens hemställan.* för sin del ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes

1:o) låta genom en opartiskt sammansatt kommission, däri jämväl läkare borde deltaga, undersöka, huruvida och i hvad mån arbetet å tjänstgörings-

området 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;

2:o) taga i öfvervägande lämpligheten af att anordna en kontinuerlig hygienisk inspektion från järnvägläkarnes sida bland statens järnvägars personal;

äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen föreslå de åtgärder, hvartill dessa utredningar och undersökningar kunna föranleda; samt

3:o) att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen och till dess godkännande framlägga det förslag till disciplinstadga för personalen vid statens järnvägar, som, enligt hvad utskottet inhämtat, är under utarbetande inom järnvägsstyrelsen.»

Herr *Camitz* har anhållit få antecknadt, att han ej deltagit i detta ärendes slutbehandling.

*Andra
kammarens
beslut.*

Andra kammaren beslöt för sin del, att Riksdagen skulle i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes:

1) [lika med mom. 1) i utskottets hemställan];

2) [lika med mom. 2) i utskottets hemställan];

3) [lika med mom. 3) i utskottets hemställan];

4) lika med mom. 1) i den hemställan, som innefattas i herr Söderbergs i Stockholm vid utlåtandet fogade reservation];

5) [lika med mom. 2) i sistberörda hemställan]; äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen föreslå de åtgärder, hvartill dessa utredningar och undersökningar kunna föranleda; samt

6) att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga det förslag till disciplinstadga för personalen vid statens järnvägar, som, enligt hvad utskottet inhämtat, är under utarbetande inom järnvägsstyrelsen.

Ärendet har härefter öfverlämnats till Första kammaren, som hänvisat detsamma till förberedande behandling af sitt första tillfälliga utskott.

*Utskottets
yttrande.*

Beträffande de i Andra kammarens utskotts hemställan förekommande frågor om indragning af vissa tjänster och användande af öfverkvalificerad arbetskraft samt om utfärdande af befodringsstadga och underlättande af öfvergång från lägre till högre grad, vill utskottet erinra, att öfverrevisorerna vid statens järnvägar i sin underdåniga berättelse för år 1909 i nämnda afseenden uttalat följande:

»Vid öfvervägandet af frågan, huru den nya organisationsformen fungerat, hafva öfverrevisorerna icke kunnat undgå att finna, att arbetet på vissa byråer inom järnvägsstyrelsen är af den begränsade omfattning, att dessa utan olägenhet borde kunna indragas samt göromålen öfverföras till 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. Visserligen kan man icke endast på grund af ärendenas antal draga några slutsatser angående arbetets omfattning på en viss byrå, enär ärendenas beskaffenhet med hänsyn till det med handläggningen förknippade arbetet kan vara så olika, att ett enda ärende af större omfattning kan mer än uppväga ett stort antal mindre besvärliga ärenden. Men de på såväl telegrafbyrån som på maskininspektionsbyrån förekommande ärendena hafva till största delen syntts öfverrevisorerna vara af den enkla beskaffenhet, att för deras handläggning särskilda byråer med, förutom byrådirektör, på telegrafbyrån en byråingenjör af 1:sta klass och en underingenjör samt på maskininspektionsbyrån en byråingenjör af 2:dra klass och 2 underingenjörer, icke borde vara af behovet påkallade.

Öfverrevisorererna.

Vidare hafva öfverrevisorerna trott sig finna, att afsevärda fördelar skulle kunna vinnas, om de 16 byråerna sammanfördes i grupper, omfattande i afseende å göromålens natur hvarandra närmast liggande byråer. Om därtill till afdelningschef för hvarje grupp förordnades den för sådant uppdrag lämpligaste byrådirektören, skulle samarbetet såväl mellan till samma grupp hörande byråer som mellan järnvägsstyrelsen och distriktsförvaltningarna utan tvifvel underlättas. En naturlig följd af en dylik anordning torde blifva, att afdelningscheferna bekläddes med själfständig inspektionsmyndighet samt ökad rätt att afgöra frågor af mindre betydelse, hvarigenom arbetsbördan skulle lättas för generaldirektören och öfverdirektören, hvilka mera ostörda kunde ägna tid och krafter åt den allmänna ledningen af statens järnvägar.

Genom indragning af telegraf- och maskininspektionsbyråerna skulle, äfven om någon ökning af personalen på de byråer, till hvilka telegraf- och maskininspektionsärendena blefve öfverförda, kunde komma att erfordras, uppstå en besparing som mer än väl uppvägde kostnaden för tilläggsarfvoden åt de byrådirektörer, som förordnades till afdelningschefer.

Ehuru öfverrevisorerna icke varit i tillfälle att så intränga i denna fråga, att öfverrevisorerna kunnat framlägga något förslag, hafva öfverrevisorerna ändock ansett sig böra fästa Eders Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på denna angelägenhet.»

»Öfverrevisorerna hafva till öfvervägande förehaft frågan, huruvida och i hvad mån öfverkvalificerad arbetskraft kommit till användning inom järnvägsstyrelsen. Härvid hafva öfverrevisorerna i första hand riktat sin uppmärksamhet på de kontor inom järnvägsstyrelsen, där arbete af hufvudsakligen mekanisk art förekommer i stor utsträckning, nämligen på kontrollkontoret samt på biljett- och blankettkontoret. Öfverrevisorerna hafva trott sig finna, att en väsentlig del af de summerings- och fördelningsarbeten, som förekomma på kontrollkontoret, äfvensom arbetet på biljett- och blankettkontoret med införande i vederbörliga journaler af biljett- och blanketryck, är af beskaffenhet att utan olägenhet kunna utföras af tjänstemän af lägre grad. För närvarande utföras dessa arbeten af tjänstemän (manliga och kvinnliga) af högre grad.

Hvad särskildt angår det mycket vidlyftiga arbetet på kontrollkontoret med summering och fördelning af frakter, så är detta arbete, ehuru af öfvervägande mekanisk natur, så ansträngande, att detsamma måste anses vara mindre lämpligt för kvinnor. Äfven ur denna synpunkt torde utbyte af kvinnlig personal mot manliga tjänstemän af lägre grad vara på kontrollkontoret eftersträfvansvärdt.

På statistiska och milkontoret sysselsättas företrädesvis kvinnor. Äfven här torde utbyte af kvinnliga befattningshafvare mot manliga af lägre grad utan olägenhet kunna ske.

Å de mindre kontoren och eventuellt på vissa byråer torde de göromål af enklare beskaffenhet, som nu utföras af manliga befattningshafvare af högre grad, kunna anförtros åt kvinnor. Exempelvis förekommer i stor utsträckning på kammar-, kassa- och revisionskontoren rent mekaniskt arbete, såsom enklare bokföring, renskrifning och summering, hvilket nu utföres af manlig personal i kontorsskrifvare- eller till och med i bokhållaregraden, men som lika väl torde kunna utföras af kvinnor.

Användningen af öfverkvalificerad arbetskraft innebär misshushållning i dubbel bemärkelse. Den högre kompetensen medför helt naturligt anspråk på högre lön. Men ej nog härmed. En i förhållande till det honom anförtrodda arbetet öfverkvalificerad tjänsteman förlorar lätt intresset för arbetet, hvaraf den naturliga följderna blir långsammare och äfven sämre arbete än det som presteras af en tjänsteman, hvars kompetens bättre motsvarar det föreliggande arbetets beskaffenhet. Den senare ägnar sig med nit och arbetsglädje åt samma uppgift, som den förre betraktar som en tung och intresselös plikt. Resultatet af öfverkvalifikationen blir större löneutgifter samt i många fall sämre arbetsprestation.

Att användning af öfverkvalificerad arbetskraft förekommer vid statens järnvägar anse öfverrevisorerna ostridigt. I hvilken utsträckning öfver-

kvalificerad arbetskraft användes och på hvad sätt detta missförhållande bör afhjälpas — genom utbyte af manlig arbetskraft mot kvinnlig eller genom utbyte af tjänstemän (manliga och kvinnliga) af högre grad mot tjänstemän af lägre grad — kan endast genom en ingående utredning utrönas. Öfverrevisorerna anse därför, att åt järnvägsstyrelsen borde uppdragas att verkställa en sådan utredning samt att vidtaga de åtgärder, som kunna finnas vara erforderliga för att snarast möjligt vinna rättelse i nu ifrågasvarande förhållanden.»

»I sammanhang härmed vilja öfverrevisorerna 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 minskas.»

Kungl. Järnvägsstyrelsen har i det utlåtande, som afgifvits öfver öfverrevisorernas förenämnda berättelse, rörande nu afhandlade frågor haft följande uttalanden:

Kungl. järnvägsstyrelsen.

»De af öfverrevisorerna gjorda uttalanden beröra i själfva verket frågan om den nuvarande organisationens större eller mindre lämplighet. Styrelsen anser sig i anledning häraf böra förklara, att, hvilken åsikt man än må hysa om den för järnvägsstyrelsen gällande instruktionens fördelar och nackdelar, enligt styrelsens förmenande redan den omständigheten, att denna instruktion icke varit tillämpad längre tid än tre år, utgör tillräckligt skäl för att icke ännu upptaga denna fråga till pröfning, allt dock under förutsättning, att det icke föreligger särskilda olägenheter, som kräfva ett omedelbart ingripande. Styrelsen har den uppfattningen, att sistnämnda förutsättning icke förefinnes, och finner jämväl ett stöd härför såväl i öfverrevisorernas allmänna uttalanden om järnvägsstyrelsens förvaltning som ock uti de framställda förslagen till förändringar uti den gällande organisationen. Många olika åsikter skulle kunna framställas i fråga om jämkningar i de nu bestående förhållandena med anförande af kanske lika vägande skäl för dem alla. Af ofvan angifna skäl anser sig styrelsen icke böra ingå i en närmare pröfning af vare sig de af öfverrevisorerna antydda förslagen eller andra dylika. Då det likväl af öfverrevisorernas uttalanden skulle kunna dragas den slutsatsen, att maskininspektions- och telegrafbyråernas arbetsområde hvarken kvalitativt eller kvantitativt lämnade fullt arbete för dessa byråers personal, får järnvägs-

styrelsen vitsorda, att så icke är förhållandet. Omfattningen af dessa byråers arbete bör nämligen icke bedömas efter antalet diarieförda ärenden, enär vikten och omfattningen af det inspektionsarbete, som åligger framför allt maskininspektionsbyrån men äfven till viss grad telegrafbyrån, icke på sådant sätt kommer till synes uti nyssnämnda byråers registratur, att man af dessa ensamt kan bilda sig en riktig föreställning om arbetets omfattning. Skulle på sätt öfverrevisorerna ifrågasätta dessa byråer i följd af en förändrad organisation indragas, så skulle häraf visserligen uppkomma en omgruppering men icke en minskning i arbetet och någon nämnvärd minskning i personalkostnader torde icke komma att uppstå.»

»Beträffande de af öfverrevisorerna uppställda spörsmål rörande användning af öfverkvalificerad arbetskraft och om ökad möjlighet till befordran för tjänstemän vid statens järnvägar har styrelsen ansett lämpligt verkställa en utredning, huru inom de tre stora afdelningarna vid verket, nämligen distriktens ban-, maskin- och trafikafdelningar, befordringsmöjligheterna för närvarande ställa sig för personalen. Härvid har i nedan intagna tabell inom hvarje afdelning för dels sådana tjänstemän af högre grad, som skola hafva aflagt realskolexamen, och dels tjänstemän af lägre grad med allenast folkskolebildning upptagits antalet personal och aflöningsförmånerna inom hvarje grupp. Beträffande aflöningsförmånerna har ersättningen för bostad och bränsle angifvits efter den *lägsta* procent, som för närvarande kan ifrågakomma, och beklädnadsersättning, men ej ortstillägg, medräknats.

Vid en granskning af förestående tabell*) finner man beträffande *banafdelningen*,

att kontorsskrifvare, af hvilka det finnes 6, hafva möjlighet till befordran till 5 bokhållarebefattningar;

att vid distriktens banafdelning finnas 2,189 befattningar af lägre grad, som tillsättas med personer med endast folkskolebildning (med undantag för 5 trädgårdsmästare, för hvilka dessutom fordras särskild fackutbildning);

att aflöningsförmånerna i högsta lönegraden för tjänstemän af lägre grad växla mellan 1,458 och 2,640 kronor;

samt att hvar 10:de banvakt har utsikt att vinna befordran till banmästare och hvar 7:de banmästare till öfverbanmästare;

beträffande *maskinafdelningen*

att ungefär hvarannan kontorsskrifvare äger möjlighet att nå öfver kontorsskrifvaregraden och af dessa befordrade kunna ungefär hälften vinna ytterligare befordran till distriktsskammerare- eller förrådsförvaltarebefattningar, hvilka befattningar kunna nås af hvar 7:de kontorsskrifvare;

*) Meddelad som Bilaga 1 på sid. 27—28.

att vid distriktens maskinafdelning — utom ångfärjorna — och centralverkstaden finnas 3,569 befattningar af lägre grad, som tillsättas med personer med allenast folkskolebildning;

att aflöningsförmånerna i högsta lönegraden för dessa växla mellan 1,488 och 3,720 kronor;

samt att hvarje lokomotiveldare har utsikt att blifva lokomotivförare, hvarje förrådsvakt åtminstone förrådsförman samt ungefär hvar 6:te förrådsvakt förrådsmästare och hvar 10:de vagn- eller stallkarl kan vinna befordran. (För kontorsbiträdesgruppen kan i särskilda fall befordran ske till mästartegraden);

beträffande trafikafdelningen

att befodringsmöjligheterna från en lägre till en högre grupp af tjänstemän af högre grad, uttryckta i % äro: från grupp 5 till grupp 4 omkring 71 %, från grupp 4 till grupp 3 omkring 41 %, från grupp 3 till grupp 2 omkring 16 % och från grupp 2 till grupp 1 omkring 28 %;

att vid distriktens trafikafdelning finnas 6,096 befattningar af lägre grad, som tillsättas med personer med endast folkskolebildning;

att aflöningsförmånerna i högsta lönegraden för dessa växla mellan 1,488 och 2,280 kronor;

samt att möjlighet finnes för 47 % af samtliga tjänstemän inom stationskarlsgruppen att blifva befordrade och för 33 % af samtliga tjänstemän i kontorsbiträdes-, konduktörs-, stationsförmans- och portvaktsgruppen att blifva befordrade till högre befattning.

Härutöfver må tilläggas, att en utredning, som verkstälts för erhållande af jämförelse mellan å ena sidan det antal befattningar, som tillsättas med personer med endast folkskolebildning, hvilka personer sålunda ej haft särskilda utgifter för allmänbildning, och å andra sidan det antal befattningar, hvarför fordras realskolexamen, teknisk examen eller annan högre allmänbildning, gifvit såsom resultat,

att å distriktens *banafdelning* för närvarande finnas 2,262 befattningar, hvaraf 2,194 — det i tabellen angifna antal 2,189 jämte 5 ritare — eller 97 % tillsättas med personer, som före inträdet vid statens järnvägar ej behöfva annan än folkskolebildning (med undantag af 5 trädgårdsmästare), 11 eller 0,5 % med personer, som aflagt realskolexamen, 15 eller 0,7 % personer, som aflagt lägre teknisk examen och 42 eller 1,8 % med personer, för hvilka högre teknisk examen är nödvändig;

att å distriktens *maskinafdelning* — utom ångfärjorna — och centralverkstaden finnas 3,763 befattningar, af hvilka 3,569 eller 94,8 % tillsättas med personer, som ej behöfva annan utbildning än folkskolebildning och 113 eller 3 % med personer, som aflagt realskolexamen, 56

eller 1,5 % med personer, som aflagt lägre teknisk examen och 25 eller 0,7 %, för hvilka högre teknisk examen är föreskrifven;

och att å distriktens *trafikafdelning* antalet befattningar utgör 6,878, af hvilka 6,096 eller 88,6 % behöfva hafva endast folkskolebildning samt 782 eller 11,4 % endast realskolexamen.

Hvad i förestående utredningar nämnts har afsett allenast ordinarie personal. Den extra ordinarie personalen och — utom banarbetarna — den extra personalen vid statens järnvägar uppgår enligt senast tillgängliga uppgifter den förra gruppen till ett antal af 5115 och den senare till ett antal af 4,454, däraf 2,845 äro verkstads- och förrådsarbetare. Med frånräknande af verkstads- och förrådsarbetarna är i regel afsedt, att de extra ordinarie och extra tjänstemännen i verket, hvilkas numerär nu angifvits, skola vinna befordran till ordinarie befattningar, däraf nu finnas i staten uppförda omkring 13,000.

De verkställda utredningarna torde gifva vid handen, att befordringsmöjligheterna för såväl tjänstemän af högre grad som tjänstemän af lägre grad äro ganska afsevärda. Beträffande särskildt tjänstemän af lägre grad kan denne, af hvilken endast fordras folkskolebildning, således utan vidare utgifter för allmänbildning blifva antagen i statens järnvägars tjänst, därefter vinna utbildning inom verket, i flera fall genom kurser, anordnade af järnvägsförvaltningen, samt äga möjlighet nå befattningar med ganska höga aflöningsvillkor. Ser man på de siffertal, som inom ban-, maskin- och trafikafdelningarna bestämma gränsen mellan folkskolebildade och dem, som aflagt realskolexamen, lägre teknisk examen eller än högre examen, visa dessa tal — för den förra gruppen eller inom de tre nämnda afdelningarna resp. 97, 94,8 och 88,6 % och således för den senare gruppen resp. 3, 5,2 och 11,4 % — att i stort sedt icke vid statens järnvägar förekommer användning af öfverkvalificerad arbetskraft. För trafikafdelningen är det angifna procenttalet för den senare gruppen högre än å de två andra afdelningarna; och torde ock det uppställda spörsmålet hufvudsakligen hafva afsedt trafikafdelningen, i det man nog förmenat, att stationsskrifvarna vid denna afdelning skulle vid uppkommande vakanser ersättas af kontorsbiträden.

Ett dylikt utbyte af högre kvalificerad arbetskraft mot lägre kvalificerad dylik har ock styrelsen under årens lopp allt mer genomfört.

Här må ock erinras om att styrelsen under en följd af år besatt föreståndarbefattningar för stationer, som tillförene föreståtts af stationsinspektorer, med stationsmästare, till hvilka befattningar befordras personer ur befattningsgrupper tillhörande nuvarande tjänstemän af lägre grad.

Emellertid måste det med den utveckling statens järnvägstrafik nu-

mera uppnått alltid vid trafikafdelningen anställas ett afsevärdt antal stationsskrifvare. Dels medför person- och godssamfärdseln med utlandet allt större kraf på språkkunskaper hos personalen vid de större stationerna, dels — och framför allt — måste styrelsen se till att för de mera maktpåliggande tjänsteställningarne inom trafikafdelningen finnes att tillgå erforderligt antal personer med en humanistisk bildning, som åtminstone ej får understiga det mått af dylik, som aflagd realskolexamen angifver.

Att vid ett affärsföretag af sådan omfattning som statens järnvägar måste för verkets rationella skötsel finnas å de ledande posterna anställda tjänstemän med såväl högre allmänbildning som förvärfvad stor duglighet inom sitt fack torde ligga i öppen dag. Särskildt mot de synnerligt låga procenttalen för befattningshafvare, för hvilka högre teknisk examen är föreskrifven, torde icke med fog kunna framställas någon erinran.

Styrelsen håller på grund af det anförda före, att i stort sedt under nuvarande förhållanden en väl afvägd proportion förefinnes emellan antalet af de båda tjänstemannagrupperna af högre och lägre grad och öfverhufvud taget äfven mellan antalet befälsposter af olika grader. Dock skall gifvetvis styrelsen låta sig angeläget vara, att där i särskilda fall förhållandena påkalla, såsom öfverrevisorerna angifvit, utbyte af manlig arbetskraft mot kvinnlig eller utbyte af tjänsteman (manlig eller kvinnlig) af högre grad mot tjänsteman af lägre grad, verkställa sådant utbyte såväl beträffande linje- som styrelsepersonal, hvilken sistnämnda öfverrevisorerna i sitt uttalande i första hand omnämnt. För närvarande tjänstgöra inom styrelsen 469 ordinarie, 129 extra ordinarie och 74 extra tjänstemän, däraf af högre grad resp. 446, 77, 39 och af lägre grad resp. 23, 52 och 35. Af de af högre grad utgöres den manliga personalen af resp. 298, 29, 22 och den kvinnliga personalen af resp. 148, 48 och 17.

Som häraf framgår utgör den kvinnliga personalen af högre grad en afsevärd % af hela antalet tjänstemän inom styrelsen; och har ock styrelsen under en följd af år särskildt å de större kontoren, kontrollkontoret, statistiska kontoret och milkontoret vid uppkommande vakanser af tjänstemän af högre grad tillsatt de lediga befattningarna med kvinnliga tjänstemän. Styrelsen har alltså sedan länge beaktat den af öfverrevisorerna såsom lämplig befunna åtgärd att utbyta manlig arbetskraft mot kvinnlig och ämnar allt framgent i den mån förhållandena medgifva fortgå på den inslagna vägen.

Att däremot i någon större utsträckning inom styrelsen utbyta tjänstemän af högre grad mot tjänstemän af lägre grad finner styrelsen icke rådligt. Samma skäl som ofvan anförts i fråga om bibehållande af visst antal stationsskrifvare å distrikten tala nämligen för att såsom kontorsskrifvare vid styrelsen hafva anställda visst antal tjänstemän af högre grad.

Öfverrevisorerna uttala såsom ofvan nämnts 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 minskas.

Ehuru det icke fullt tydligt framgår af öfverrevisorernas här citerade uttalande, anser sig järnvägssyrelsen dock kunna antaga att detta afser åstadkommande af ett nedsättande af kompetensfordringarna för befordran från tjänsteman af lägre grad till tjänsteman af högre grad. Tjänsteman af lägre grad, som äger i instruktionen föreskrifven kompetens för tjänstemannabefattning af högre grad — endast ett mindre antal sådana finnas för närvarande —, kan befordras och befordras till befattning af sistnämnda art i den mån ledigheter yppa sig och han förvärfvat sig erforderliga fackliga insikter och ådagalagt sin duglighet i öfrigt för den sökta tjänsten. Då personal af denna kategori sålunda äger möjlighet att vinna anställning som tjänsteman af högre grad, så torde icke några särskilda åtgärder till förbättrandet af befordringsmöjligheterna i detta fall kunna ifrågakomma.

Öfverrevisorernas uttalande torde sålunda såsom ofvan antagits afse, att den i instruktionen föreskrifna humanistiska utbildningen såsom villkor för vinnandet af anställning såsom tjänsteman af högre grad skulle bortfalla, men kan järnvägssyrelsen icke ansluta sig till en sådan uppfattning. För de allra flesta tjänstemannabefattningar af högre grad stadgas för närvarande såsom lägsta kompetensvillkor aflagd realskol-examen. Skulle något eftergifvas på denna minimifordran, så vore det följdriktiga att folkskolebildningen vore den enda bokliga utbildning, som erfordrades för hvilken befattning som helst vid statens järnvägar undantagandes sådan, för hvilken särskild teknisk eller administrativ utbildning erfordrades. Ett dylikt system kan lämna utmärkta resultat, då det tillämpas vid ett enskildt företag med jämförelsevis begränsad omfattning. Ett dylikt företags chef och öfriga ledande personer behöfva vid befordringsfrågors behandling i regeln icke taga hänsyn till annat än sin egen uppfattning om den för företaget lämpligaste åtgärden och kunna sålunda efter eget omdöme utvälja för viss befattning den person,

som anses hafva ådagalagt största duglighet och lämplighet i öfrigt för densamma. Ett sådant förfaringsätt underlättas dessutom i allmänhet därigenom, att vid enskilda företag personalens numerär i allmänhet icke är större än att chefen kan skaffa sig ett personligt omdöme om de underlydandes kvalifikationer.

Annorlunda ställer sig saken vid en statsinstitution af så stor omfattning som statens järnvägar. Personalens talrikhet gör det omöjligt för de ledande tjänstemännen att förskaffa sig en i alla afseenden så noggrann personalkännedom, att befordringarna kunna företagas uteslutande med ledning af en sådan kännedom och med fränseende af tjänsteålder och formella tjänstemeriter. Vid en statsinstitution kommer alltid en stor betydelse att tillmätas tjänstålder och s. k. pappersmeriter. Skulle öfverrevisorernas förslag afse borttagandet af t. o. m. det lindriga kompetensvillkor, som realskolexamen utgör, skulle tjänstaldern säkerligen så småningom komma att blifva den dominerande befordringsgrunden och gifva personal af lägre grad ett sådant företräde i fråga om besättandet af tjänstemannabefattningar af högre grad, att dessa befattningar, som enligt nu verkställd utredning endast utgöra cirka 8 % af hela personalnumerären af såväl ordinarie som extra ordinarie personal, fränse dt banarbetarne, till mycket stor del skulle blifva besatta med personal med endast folkskolebildning. Bildningsnivån skulle härigenom otvifvelaktigt komma att sänkas inom den ledande delen af tjänstemannakåren, under det att en höjning är nödvändig i följd af de större uppgifter, som utvecklingen alltmera ställer på järnvägsförvaltningen.

Öfverrevisorerna anse, att deras förslag skulle afse att minska den sociala klyfta, som enligt deras uppfattning skulle förefinnas mellan de olika tjänstemannagrupperna. Järnvägsstyrelsen anser, att här måste föreligga en missuppfattning. Inom statsbaneförvaltningen torde icke förefinnas större social åtskillnad mellan de olika tjänstemannagrupperna än som med nödvändighet betingas af olika tjänsteställning och olika bildningsgrad. Naturligt är, att om den omfattande statsbaneförvaltningen skall på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina åligganden, det är ett oeftergift villkor att en sträng disciplin upprätthålles och att därför inga rubbningar i förhållandet mellan öfver- och underordnade böra vidtagas, som skulle kunna inverka menligt härutinnan. Att den nödiga disciplinen kan till full omfattning upprätthållas, utan att det goda förhållandet inom och mellan de olika tjänstegrupperna behöfver störas, är ställdt utom allt tvifvel. Skulle stundom något brista härutinnan, beror sådant i regel på rent personliga förhållanden och kan inom en stor tjänstemannakår ej helt

och hållet undvikas. Dylika fall äro dock att betrakta såsom undantag, hvilka icke upphäva utan snarare bekräfta regeln.»

Utskottet har tillika tagit del af en inom kungl. järnvägsstyrelsen, i anledning af föreliggande motion, upprättad P. M., hvori, beträffande frågan om indragning af vissa tjänster, yttras följande:

»Då emellertid i motionen förutsättes, att vissa byrådirektörs- och byråingenjörstjänster skulle kunna indragas och arfvodena för dessa tjänsters innehafvare helt besparas, torde här böra erinras, att det arbete, som af dessa tjänstehafvare nu fullgöres, måste utföras, huru än en förändrad organisation kommer att verkställas, hvadan motionärernas antagande att ren besparing skulle uppstå är oriktig. Beträffande särskildt telegraf- och maskininspektionsbyråerna må här nämnas, att dessa bland byråerna inom styrelsen intaga en viss undantagsställning, i det för dem — särskildt maskininspektionsbyrån — ifrågakommer ett omfattande inspektionsarbete ute å linjen. Ja, sistnämnda byrå är, såsom ock af namnet framgår, nästan uteslutande en inspektionsbyrå. Så förekomma i medeltal för de tre senare åren i och för besiktningen vid öfver 30 verkstäder och bruk af till statens järnvägar levererad materiel med tillbehör, representerande för år ett inköpspris af c:a 7,900,000 kr., 122 rese- och förrättningsdagar för byrådirektören, 166 för byråingenjören och för de båda underingenjörerna resp. 224 och 262, hvarförutom för andra ärenden byrådirektören och byråingenjören användt i medeltal för år resp. 110 och 33 rese- och förrättningsdagar.»

Rörande det i motionen särskildt angifna exemplet å oriktig stationsklassificering eller Norsholm 3:dje klass kontra Kimstad 4:de klass, anföres i nämnda P. M. till bemötande af därom lämnade uppgifter »att vid jämförelse af de relationstal, som togos i betraktande vid klassindelningen, för den förra stationen framkommit exponenttalet 32, men för den senare stationen allenast talet 28. I trafikhänseende är ock kanalvägen vid Norsholm att likställa med en anslutande järnvägslinje, hvadan den anställda jämförelsen mellan antalet anslutande järnvägar är missvisande.

Frågan om stationsklassificeringen är emellertid föremål för undersökning inom styrelsen.»

*Stats-
revisorerna.*

Statsrevisorerna hafva i sitt yttrande angående statens järnvägars förvaltning år 1909 förklarat sig finna innehållet i öfverrevisorernas förenämnda berättelse synnerligen beaktansvärdt; och hafva statsrevisorerna särskildt uttalat sin anslutning till öfverrevisorernas önskemål angående bland annat: meddelande af uppdrag åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning i hvilken utsträckning öfverkvalificerad arbetskraft användes och på hvad sätt detta missförhållande bör afhjälpas; underlättande af öfver-

gången från lägre till högre tjänstegrad; och angående indragning af vissa byråer inom järnvägsstyrelsen». I sammanhang härmed hafva statsrevisorerna uttalat, »att den utredning, som torde komma att föranstaltas med anledning af öfverrevisorernas förenämnda framställningar beträffande öfverqualificerad arbetskraft och indragning af vissa byråer inom järnvägsstyrelsen, synes böra omfatta jämväl frågan, huruvida icke äfven andra tjänsteindragningar skulle, utan men för järnvägsdriften, kunna äga rum.

I anledning af detta uttalande har järnvägsstyrelsen i afgifvet utlåtande framhållit, att särskildt med hänsyn till de sedan år 1907 väsentligt höjda personalkostnaderna styrelsen sträfvat att, där så utan åsidosättande af trafikens berättigade kraf kunnat ske, åstadkomma minskning af personalnumerären vid statens järnvägar. I detta afseende hänvisar styrelsen till sid. 24 i öfverrevisorernas berättelse, däri ökningen för ordinarie personal angifvits för åren 1907—1910 till resp. 9,33, 8,65, 1,16 och 1,82 procent och ökningen af icke ordinarie personal från åren 1907—1908 till resp. 6,25 och 5,65 procent, medan minskning inträdt för 1909 med 4,86 procent. För 1909 ställde sig resultatet särdeles gynnsamt, isynnerhet om det toges i beaktande, att från och med nämnda år statsbanenätet utvidgades genom införlifvande med detsamma af linjen Malmö—Trelleborg samt att från och med den 7 juli 1909 tillkom ångfärjetrafiken å routen Trelleborg—Sassnitz. Att äfven nu senast för år 1910 styrelsens sträfvan i förevarande afseende kröntes med framgång torde föreliggande uppgifter rörande numerären vid årets början och mot dess slut utvisa. Enligt dessa uppgifter utgjorde antalet ordinarie och icke ordinarie personal under januari 1910 22,688 mot 22,495 i november. Denna minskning vore så mycket mer anmärkningsvärd, som trafikintensiteten under året ökats, i det trafikinkomsterna för år 1909 uppgingo till allenast 63,975,637 kronor 34 öre, medan för år 1910 samma inkomster torde uppgå till omkring 72,000,000 kronor. Vid nu angifna förhållanden och under åberopande af den i styrelsens i anledning af öfverrevisorernas berättelse afgifna yttrande samma dag lämnade utredning i ämnet hölle styrelsen före, att det icke vore erforderligt nu verkställa någon ytterligare utredning i det af revisorerna angifna syfte.

Statsutskottet har vid behandling af detta ärende anfört följande:

»Såsom ofvan antydts, har utskottet funnit hvad öfverrevisorerna i berörda tre punkter anfört vara beaktansvärdt; och anser utskottet jämväl statsrevisorernas uttalande angående möjligheten af indragning af andra tjänster än de af öfverrevisorerna vidrörda vara förtjänt af uppmärksamhet. Någon ytterligare utredning i ämnet utöfver den af järnvägsstyrelsen nu lämnade, vill utskottet icke för närvarande påkalla, då utskottet

Stats-
utskottet.

anser sig kunna förvänta, att de af öfverrevisorerna och statsrevisorerna framhållna önskemålen i allt fall skola varda af styrelsen, i den mån sådant lämpligen låter sig göra, tillgodosedda.»

Härvid har reservation afgifvits af herr J. T. Larsson m. fl.

Beträffande den i 3:dje punkten af Andra kammarens utskotts hemställan förekommande fråga om åstadkommande af en allsidigare utbildning af personalen, har utskottet, som finner åtgärder i detta syfte vara af obestridligt gagn, inhämtat, att enligt järnvägsstyrelsens år 1910 utgifna order nr 864 kurs för beredande af utbildning åt tjänstemän af lägre grad vid trafikafdelningen anordnas i mån af behof; och finner utskottet detta utvisa, att fråga om personalens utbildning af järnvägsstyrelsen beaktas.

Af hvad sålunda anförts finner utskottet sig kunna antaga, att de önskemål, som innefattas uti samtliga punkter i Andra kammarens utskotts hemställan, komma att, utan någon Riksdagens skrifvelse, ytterligare i den mån sådant lämpligen låter sig göra, tillgodoses, och anser sig utskottet för den skull ej hafva skäl tillstyrka nämnda utskotts hemställan i dessa afseenden.

Hvad angår hemställan i punkt 1 i reservationen rörande tjänstgöringsförhållanden inom lägre gradens tjänst innehåller förenämnda inom järnvägsstyrelsen upprättade P. M. följande:

»Uti detta hänseende har trafikdirektören vid II distriktet, vid hvilket enligt motionärernas uppgift man skulle hafva gått särskildt hårdhänt tillväga vid tillämpningen af order 600, (se bilaga 2) punkt för punkt bemött de i motionen förekommande påståenden. Och har trafikdirektören såsom en sammanfattning af sina erinringar betonat

att samma beräkningsgrunder vid uppställandet af järnvägspersonalens arbetstider, som i order 600 kommit till uttryck, redan blifvit af en opartiskt sammansatt kommission nämligen järnvägarnes skiljedomstol den 22 oktober 1909 pröfvade och befunnits med hänsyn till arbetets art och beskaffenhet lämpligt afvägda, *att* vid tillämpningen af dessa föreskrifter å andra trafikdistriktet icke på långt när uttagits det antal tjänstetimmor, som enligt nämnda order 600 fastställts såsom normalt, *att* vid uppgörandet af turlistorna ett stort arbete nedlagts på, att den nödvändiga tjänstetiden lagts på för personalen minst betungande sätt, samt *att* uppgifterna i alla i motionen intagna exempel i hvad beträffar andra trafikdistriktet, vid närmare granskning visat sig vilseledande, delvis oriktiga eller ofullständiga.

Särskildt må ur trafikdirektörens utredning framhållas följande:

1. *Nattjünsten.* Nattjänst vid distriktet förekommer väl för en del

af personalen, men å vissa linjer aldrig och å andra linjer högst obetydligt, till belysande af hvilket förhållande må meddelas, att enligt för trafikafdelningens stationspersonal å den starkt trafikerade linjen Odensberg—Göteborg af fjärde trafiksektionen nu gällande turlista, upptagande i medeltal i daglig tjänst 248 tjänstemän, af dem i order 600 afses, tjänstgöra pr natt i medeltal endast 16 personer eller 6,5 proc.

2. *Arbete inom viss tidsram m. m.* Det låge i all kommunikationstjänsts natur, att arbetet icke med allmänhetens välförstådda intresse för ögonen borde förläggas inom en viss bestämd tidsram och att ur rent ekonomisk synpunkt arbetstiden i vissa fall måste sönderdelas i flera tjänstetider. Enligt förut åberopade turlista fölle emellertid af hela antalet tjänstgöringstimmar 66,019 endast 19,684 eller 30 proc. utom 12-timmarstiden 7 f. m.—7 e. m. och en undersökning af tjänstgöringsturerna för sektionens större stationer utvisade att personalens tjänstgöring utgjordes i *en* tur af 11,54 proc., i *två* turer af 64,9 proc., i *tre* turer af 22,6 proc. och i *fyra* turer af endast 0,96 proc. af ifrågavarande personal.

3. *Jämförelse med industriarbetare.* I järnvägstjänsten aflöstes ofta arbetet till följd af dess natur af kortare eller längre hvilostunder, till följd hvaraf den tid, under hvilken verkligt arbete ägde rum, i allmänhet icke oväsentligt understeg den för industriarbetaren angifna.

Järnvägsmannen hade aflöning äfven för de sön- och helgdagar han icke tjänstgjorde. Järnvägspersonal af ifrågavarande slag hade ock årlig semester af upp till 15 dagar och kunde erhålla ledighet för sjukdom och svag hälsas vårdande af, sammanräknadt med semestern, ända upp till 45 dagar, i båda fallen med bibehållen full aflöning; detta förutom alla andra förmåner.

4. *Medelarbetstid pr dag.* Stationsbefälet har anmodats tillse, att icke större personal hölles i tjänstgöring än arbetet kräfde. Härigenom hade personalen erhållit afsevärd afknappning i tjänstgöringstiden, hvilken minskning icke komme till synes å turlistan, men dock gjorde, att medelarbetstiden pr dag, för månad räknadt, understeg den i order 600 bestämda med ungefär $\frac{1}{2}$ timme.

Äfven tågpersonalens normala tjänstgöringstid understeg den i order 600 bestämda med 30 å 35 timmar pr månad. Tjänstgöringstiden vore beräknad sedan 1909 sålunda:

1) tidtabellstid, 2) inställelse till tjänstgöring 30 minuter, 3) öfverlämnande af tjänstgöring 15 minuter, 4) tågförarens rapportskrifning pr tjänstgöringsdag 30 minuter, 5) hvarje timme mellan 11 e. m. och 5 f. m. lika med en timme och 12 minuter.

Sabbatsledighet erhöles i full öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts föreskrift därom.

5. *Klagomål.* Vid intet tillfälle hade till befälet framförda klagomål mot arbetstidens längd och fördelning lämnats utan afseende, förrän noggrann pröfning anställts, huruvida rimligt skäl för de framställda besvärerna funnits. Det fullkomligt obevisade påståendet om brutalitet från befälets sida vore sanningslöst, och beskyllningen tillbakavisades på det kraftigaste.

6. *Tågtjänstjöringen.* En del af tågpersonalens öfverliggningstid å främmande station räknades redan nu som tjänstgöring, nämligen ej mindre de 45 minuterna för inställelse till och aflämnande af tjänstjöringen än äfven, om uppehållet ej öfverstege tre timmar, den del af uppehållet, hvarunder personalen ej vore i verklig tjänstgöring, hvilket jämlikt order 600 räknades som half tjänstgöring. Någon skillnad i tjänstgöringstiderna å tåg af olika slag ansåges icke påkalladt, då ökningen af arbetet af visst slag å ena tåget, exempelvis biljettvisering, motverkades af motsvarande minskning eller förenkling i arbetet af annat slag, i detta fall godskollationering och rapportskrifning.

7. *Beräkning af arbetstiden för tågtjänst.* Det vore orimligt att för tågtjänsten räkna längre tid än $\frac{3}{4}$ timme för förberedelse och avslutning, då härtill i allmänhet användes högst 35 minuter.

Nu använda beräkningsgrunder för tiden för tågförarens rapportskrifning vore fullt tillräcklig till detta enkla arbete. Nödig natthvila bereddades gifvetvis alltid tågpersonalen i hemmet, där så kunde ske. Maximumtiden för tågpersonalens tjänstgöring kunde icke utan betydande kostnader sättas till högst 12 timmar. Det vore oriktigt att belasta statsverket med en ökad utgift, hvilken enligt gjorda beräkningar endast för fjärde trafiksektionens vidkommande icke borde sättas lägre än 20 procent å 25 procent af nu utgående, eller till i rundt tal 20,000 kronor.

8. *Vissa andragna exempel.* Som ett allmänt omdöme kunde sägas, att exemplen icke kunde betraktas som allmängiltiga uttryck för tjänstgöringens ordnande å distriktet, utan vore här framdragna fall med omsorg valda för att kunna tjäna ändamålet.

Det speciella exemplet å tågmästartjänstjöringen vore *ett enstaka fall*, som på grund af extratåg för midsommartrafiken med 12 timmar öfverskrede den *normala* tjänstgöringstiden — 229 timmar pr månad. Men af i order 600 stipulerade 260 timmar hade här uttagits 241 timmar 15 minuter, hvilken tid *på grund af extratåg för midsommartrafiken* stigit till detta antal timmar från eljest i normala fall utgående 229 timmar.

De såsom »tjänstgöringsturer» i motionen angifna tiderna voro icke

beräknade efter grunderna i order 600, som de sedermera angifvas hafva öfverskridit, liksom ej heller enligt de i motionen framställda önskemålen utan efter en ny s. k. »rättvis tidsberäkning», med beräkningsgrunder, som voro främmande för hittills brukliga och som i öfrigt icke kunnat utforskas.

I anledning af det i motionen intagna yttrandet af en järnvägsman må särskildt framhållas att om tjänstgöringen å ett person- och lokaltåg visserligen medförde mera arbete än å ett godståg, den arbetstid, som uttoges (i medeltal 229 timmar per månad) icke kunde anses öfveransträngande, då dessutom hela tågpersonalen i tur och ordning tjänstgjorde å alla olika tågslag.

9. *En järnvägsläkares yttrande om förhållandena i Falköping.* I motionen åberopade järnvägsläkare, därom tillfrågad, hade medgifvit, att inga som helst klagomål till honom framstälts sedan den tid, skrifvelsen af honom aflätits. Beträffande den åkande personalens tjänstgöring har trafikinspektören i Falköping meddelat bland annat att före tillämpningen af den för tidtabell 100 sedermera fastställda turlistan tillfälle var Falköping-Rantens konduktörspersonal beredt att inkomma med eventuella önskemål angående ändringar i turernas ordningsföljd, hvilket ock resulterade i ett utlyst men föga besökt sammanträde, hvars protokoll ganska tydligt angaf, att inga dylika önskemål förelågo; detta erbjudande torde vederlägga påståendet om bristande tillmötesgående samt brutalitet från befälets sida; samt att det oaktadt ändringar gjordes i turernas ordningsföljd till det bättre.

10. *Förhållandena vid Göteborgs station.* Påståendet att i bagaget tjänstgörande personalen i halfår icke fått vara lediga en enda söckendagskväll vore fullkomligt osant. Verkliga förhållandet vore, att ifrågasvarande personal i stället i allmänhet åtnjutit ledighet i medeltal hvarje söckendagskväll under en veckas tid i hvarje månad».

Af hvad sålunda förekommit, synes det utskottet framgå, att de af motionärerna i förevarande afseende påpekade missförhållanden i åtskilligt äro öfverdrifna. Skulle missförhållanden emellertid förefinnas, anser sig utskottet kunna förutsätta, att dessa komma att af järnvägsstyrelsen beaktas och i möjligaste mån rättas; viljande utskottet i detta sammanhang framhålla, att af själva arbetets natur torde följa, att hårdt ansträngande arbete vid ett eller annat tillfälle näppeligen kan helt och hållet undvikas. Utskottet anser sig sålunda böra afstyrka bifall till hemställan i denna punkt.

Beträffande hemställan i punkt 2:o i reservationen rörande hygienisk inspektion, har utskottet af meranämnda P. M. inhämtat, att fråga om lämpligheten af inspektion från järnvägsläkares sida kommer att tagas i öfvervägande vid slutlig handläggning af nu under utredning varande fråga

om fastställande af särskild instruktion för järnvägsläkare vid statens järnvägar.

Alltså anser sig utskottet, som finner den sålunda ifrågasatta inspektionen vara till gagn äfven i det uti näst föregående fråga berörda afseende, ej håller hafva skäl tillstyrka bifall till hemställan i denna punkt.

Hvad till sist angår frågan om disciplinstadga, har utskottet, som erinrar, att motionärerna icke gjort någon hemställan om framläggande för Riksdagen af förslag till sådan stadga, inhämtat, att det inom kungl. järnvägsstyrelsen upprättade förslaget till disciplinstadga innehåller af motionärerna särskildt förordade bestämmelser om, bland annat, rätt för anklagad att i vissa fall anlita biträde vid förhör samt protokolls förande m. m.

I anledning häraf och då utskottet ej heller i öfrigt finner skäl vara anförda, som kunna föranleda, att Riksdagen bör i detta fall och på detta sätt ingripa i en fråga, som hörer under Konungens ekonomiska och administrativa lagstiftningsmakt, anser sig utskottet böra afstyrka bifall äfven till hemställan uti nu ifrågavarande afseende.

På grund af hvad sålunda anförts, hemställer utskottet,

att Första kammaren icke måtte biträda Andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 18 maj 1911.

På utskottets vägnar:

G. LAGERBJELKE.

Bilaga 1.

Tabell, angivande antalet befattningar och aflöningsförmåner inom olika grupper.

I. Tjänstemän af högre grad, som skola hafva aflagt realskoleexamen.

Afdelning.	Grupp.	Befattning.	Antal.	Summa.	Aflöningsförmåner	
					lägst kr.	högst kr.
<i>Banafdelningen</i> ...	1	Bokhållare	5	11	2,625	4,125
	2	Kontorsskrifvare	6		1,875	3,375
<i>Maskinafdelningen</i>	1	Distriktskamrerare	5	5,100	5,100	6,000
	2	Förrådsförvaltare	5			
	3	Förste bokhållare	11	3,240	4,500	
	4	Bokhållare	21	2,625	4,125	
	5	Manlig kontorsskrifvare	70	1,875	3,375	
	6	Kvinnlig »	1	1,430	2,150	
<i>Trafikafdelningen</i> ...	1	Trafikdirektörer	5	113	7,500	8,700
	2	Trafikinspektörer och öfverinspektörer	18		5,150	7,500
	3	Stationsinspektörer å 1—3 kl. stationer, byrå-assistenten, underinspektörer, expeditionsföreståndare	109	3,600	5,700	
	4	Stationsinspektörer å 4 kl. stationer, förste stationsskrifvare, bokhållare, förste telegrafister, telegrafister	264	2,160	4,860	
	5	Stationsskrifvare, kontorsskrifvare	373	769 ¹⁾	1,800	3,240

1) Härtill komma 13 kvinnliga tjänstehafvare.

II. Tjänstemän af lägre grad med folkskolebildning.

Afdelning.	Grupp.	B e f a t t n i n g.	Antal.	Summa.	Affönings- förmåner	
					lägst kr.	högst kr.
<i>Banafdelningen</i> ...	1	Öfverbanmästare	27		1,560	2,640
	2	Banmästare af I klass	26		1,560	2,280
	3	Trädgårdsmästare	5		1,560	2,280
	4	Banmästare af II klass	170		1,344	1,920
	5	Kontorsbiträden	2		1,200	1,920
	6	Maskin- och pannskötare	3		1,200	1,776
	7	Banvakter	1,956	2,189	1,098	1,458
<i>Maskinafdelningen</i> — utom ångfärjorna — och centralverk- staden	1	Lokomotivmästare	27		2,280	3,720
	2	Lokomotivförare	1,051		1,560	2,640
	3	Lokomotiveldare	1,008		1,200	1,776
	4	Vagnmästare	16		1,920	3,360
	5	Vagnförmän	55		1,344	1,920
	6	Stallförmän	28			
	7	Vagnskötare	42		1,200	1,776
	8	Vagn- och stallkarlar	1,204		1,128	1,488
	9	Förrådsmästare	6		1,560	2,280
	10	Förrådsförmän	34		1,200	1,776
	11	Förrådsvakter	30		1,128	1,488
	12	Kontorsbiträden	33	3,534 ¹⁾	1,200	1,920
<i>Trafikafdelningen</i> ..	1	Stationsmästare, tågmästare, bangårdsmästare	583		1,200	2,280
	2	Kontorsbiträden, konduktörer, stationsförmän, portvakter	1,752		1,200	1,920
	3	Stationskarlar	3,738	6,073 ²⁾	1,128	1,488

1) Härtill komma 35 personer inom 5 mindre grupper, hvilka här ej ansetts böra specificeras.

2) Härtill komma 23 kvinnliga tjänstehafvare.

Bilaga 2.

Kungl. järnvägsstyrelsens ordersamling.

Order nr 600.

Personalbestämmelser.

Nr 600 (²⁰/₁ 09).

Kbr.

Kungl. styrelsen har fastställt, att tillämpas från och med den 1 mars 1909 följande

Bestämmelser rörande tjänstgöringstid och öfvertidsersättning för viss personal vid statens järnvägars distrikt.

Tjänstgöringstid och öfvertidsersättning för personal vid distrikten.

§ 1.

Dessa bestämmelser gälla för lokomotivförare, tågmästare, konduktörer, lokomotiveldare och vagnskötare samt maskinister, stationsförmän å station af lägre än 4 klass, portvakter, förrådsförmän, maskin- och pannskötare, vagn- och stallkarlar, förrådsvakter och stationskarlar äfvensom för sådan extra ordinarie personal — bromsare och vagneldare samt lokomotiv- och vagnreparatörer inbegripna — som motsvarar eller kan anses jämnställd med nu uppräknade ordinarie befattningshavare.

Tjänstemän, som i bestämmelserna afses.

§ 2.

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:

Tjänstgöringstid.

- 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 pr tjänstgöringsdygn;
- c) för trafikafdelningen tillhörande personal, som är i ständigt tjänstgöring vid ställverk eller är i ständigt växeltjänst och därvid följer växellokomotiv, 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 kl. 9 e. m. och 5 f. m.: 9 timmar pr tjänstgöringsdygn; dock att tjänstgöringstiden för nattvakt utgör 10 timmar pr tjänstgöringsdygn;
- e) för vagnstäderskor: 9 timmar pr tjänstgöringsdygn;
- f) för åkande personal: 260 timmar pr 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 res-hastighet*) eller däröfver skall beräknas till 1 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.

§ 3.

Turlistor. Personalens tjänstgöring skall bestämmas genom upprättade och anslagna turlistor, upptagande all personalen åliggande tjänstgöring, såvidt den låter sig på förhand bestämmas, således äfven reservtjänst och ställtjänst för lokomotivpersonal.

§ 4.

Bestämmelser i fråga om turlistornas uppgörande. Vid uppgörande af turlistorna för den stationära personalen skall iakttagas, att arbetet genom skiftning fördelas så lika som möjligt mellan vederbörande personal;

att hvarje person erhåller en såvidt möjligt regelbunden tjänstgöring hvarje dygn; att, där dagtjänst och natttjänst omväxla, ombytet i regel ej bör ske tätare än en gång i veckan;

att, särskildt under natten, måltidsrasterna icke göras längre än som är nödvändigt, på det att den tid vederbörande är bunden af sitt arbete icke må onödigt förlängas; samt

att af samma skäl andra afbrott i tjänstgöringen böra i möjligaste mån undvikas eller också göras så långa, att personalen kan hafva verklig nytta af dem.

I afseende på turlista för den åkande personalen iakttages, att dagarna betecknas sålunda:

a) *tjänstgöringsdag*, då tjänsteman antingen är i effektiv tjänstgöring (således för lokomotivpersonalen äfven ställtjänstgöring) eller är förlagd i reserv. Under reservtjänsten skall tjänsteman hålla sig i beredskap att omedelbart efter ingången order inträda i effektiv tjänstgöring. Reservpersonalen skall uppehålla sig i stallet eller öfverliggningsrummet, om sådant finnes, eller eljest å plats, som befälet bestämmer. Tjänsteman är skyldig att under reservtiden utföra det arbete för statens järnvägars räkning, hvartill han beordras.

b) *hemdag*, eller sådan ledighetsdag, som erfordras för utjämning af tjänstgöringstiden för den åkande personalen. Två af månadens hemdagar benämnas och skola å turlistan utmärkas såsom *fridagar*, då tjänsteman är fullständigt fri och kan efter i hemmet eller till befälet lämnad uppgift om vistelseort aflägsna sig från hemorten. Å annan hemdag får tjänsteman ej aflägsna sig från hemorten. Aflägsnar han sig från postaden, skall han där lämna uppgift, hvar han kan anträffas.

Å turlista för lokomotivpersonalen skall i ett tidsbelopp upptagas den sammanlagda tid, som erfordras för lokomotivs iordningställande resp. aflämnande; och skall med afseende å tjänstgöringen i öfrigt utsättas tiderna för dess början och slut.

Å turlista för annan personal skall tydligt vara utsatt, när tjänstgöringen börjar och slutar.

*) Reshastigheten för ett visst tåg erhålles genom att dividera väglängden, som tåget framföres af samma förare, med tiden, som enligt tidtabellen skall förflyta från den station, vid hvilken föraren öfvertager tåget, till den station, vid hvilken föraren lämnar tåget.

§ 5.

Öfvertidsersättning beräknas för det antal timmar, hvarmed den sammanlagda tjänstgöringstiden under kalendermånaden öfverstiger den af bestämmelserna i § 2 härofvan följande tjänstgöringstiden för månaden ifråga, och utgår med följande be-
 Öfvertids-
 ersättning.

till lokomotivförare med 40 öre pr timme,

» öfrig personal » 30 » » » .

Då tjänsteman, tillhörande den åkande personalen, åtnjutit tjänstledighet eller varit af sjukdom hindrad att tjänstgöra, skall den af bestämmelserna i § 2 härofvan följande tjänstgöringstiden för månaden minskas med $8\frac{1}{2}$ timme för hvarje helt dygn, under hvilket han på grund häraf ej tjänstgjort.

Beordras åkande tjänsteman till arbete å fridag eller stationär personal till arbete under sabbatsledighet, utgår alltid öfvertidsersättning för detta arbete, men får i så fall tiden för berörda arbete icke inräknas i den under månaden utförda tjänstgöringen, efter hvilken öfvertidsersättningen i öfrigt skall beräknas. Öfvertidsersättning för arbete å fridag eller under sabbatsledighet utgår dock icke, om efter öfverenskommelse i hvarje särskildt fall annan motsvarande ledighet kan beredas.

Vid sammanräkning, för bestämmande af öfvertidsersättning, af den under månaden utförda tjänstgöringen skall i öfrigt iakttagas följande:

1) måltidsraster medräknas icke;

2) å turlista upptaget afbrott, som icke är måltidsrast och är kortare än en timme, inräknas i tjänstgöringstiden;

3) den förlängda tjänstgöring, som orsakats af tågförsening, får icke inräknas i tjänstgöringstiden;

4) tjänsteman, tillhörande den åkande personalen, äger att å *tjänstgöringsdag* tillgodoräkna sig som tjänstgöringstid all den tid, som å sådan dag är såsom arbetstid angifven, dock med iakttagande, att vid sådan reservtjänstgöring, under hvilken verkligt arbete icke förekommer, hvarje timme räknas såsom en half timme. Den tid af reservtjänstgöring, då tjänsteman på egen begäran erhållit tillstånd att vistas i bostaden, räknas icke såsom tjänstgöringstid;

5) tjänsteman, tillhörande den åkande personalen, får å *hemdag* räkna såsom tjänstgöringstid endast den tid hans arbete då påkallas;

6) om uppehåll — enligt tidtabellen — under samma dag mellan vederbörande tågs ankomst och afgangstider å annan station än hemorten ej öfverstiger tre timmar, skall för lokomotivpersonal, tågmästare och konduktörer, samt vagnskötare den del af uppehållet, hvarunder personalen ej är i verklig tjänstgöring, räknas såsom half tjänstgöring. Öfverstiger uppehållet tre timmar, medräknas endast den verkliga tjänstgöringen.

§ 6.

Tjänstgöringstiden får pr dygn icke utom i synnerligen trängande fall öfverstiga:
 Högsta tjänst-
 göringstid
 pr dygn.

för den i § 2 under a) angifna personal samt för nattvakter 13 timmar,
 » » » » » b) angifna personal 14 timmar,
 » » » » » c), d) och e) angifna personal med undantag för nattvakter 12 timmar samt
 » åkande personal 15 timmar.

Iakttagas bör, att för stationär personal tjänstgöring, uppgående till de här ofvan

såsom högsta angifna tider, skall om möjligt efterföljas af minst 9 timmars sammanhängande fritid, och att för den åkande personalen tjänstgöring upp till 15 timmar pr dygn icke får förekomma mer än två dygn i följd.

Vid tillämpning af bestämmelserna i denna § skall hänsyn icke tagas till sådan reservtjänstgöring, under hvilken intet arbete förekommer.

§ 7.

Särskilda
listor för
öfvertids-
ersättning.

Ersättning för tjänstgöring å öfvertid upptages på särskilda listor, som granskas och godkännas af sektionensbefälet; och skall densamma utbetalas under månaden näst efter den, som ersättningen afser.

I tjänsterapporterna intages redogörelse för de belopp, hvartill öfvertidsersättningen uppgått å de olika sektionerna och stationerna, med angifvande af orsaken till belopp af anmärkningsvärd storlek.

Efter order nr 9 samt vid order nr 476 och 485 hänvisas till order nr 600.

Register: Arbetstid för tjänstemän vid distrikten.

Tjänstgöringstid — 496 § 74, 600,

Turlistor.

Öfvertidsersättning.