

Nr 236.

Af herr **Kronlund m. fl.** om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förbättring av konduktörernas vid statens järnvägar löne- och befordringsförhållanden.

Uti en vid förra årets riksdag avgiven motion nr 240 i Andra kammaren fästades uppmärksamheten på åtskilliga förhållanden inom järnvägsförvaltningen, som, enligt vårt förmenande, tarvade rättelse. Det framhölls sålunda, bland annat, att genom kungl. järnvägsstyrelsens åtgörande de befordringsmöjligheter och i samband därmed förbättrade löneförmåner för vissa befattningshavare vid statens järnvägar, som genom 1907 års löne-reglering ställts i utsikt, i viss mån icke kunnat förverkligas. Såsom exempel därpå anfördes konduktörskåren.

Angående denna kår yttrades i motionen:

»Vid 1907 års omorganisation av järnvägsförvaltningen uttalades den uppfattningen, att som löne-regleringen för konduktörerna icke på de billigaste platserna, d. v. s. där inkvarteringsavgifterna utgå med 20 och 25 %, medförde någon avlöningsförbättring för konduktörerna, som ej bliva befordrade till tågmästare, utan tvärtom en direkt försämring av löneförmånerna, 47 % af dåvarande tågpersonal borde befordras till denna bättre avlönade befattning. Denna proportion har emellertid under årens lopp frångåtts, i det att enligt 1911 års avlöningsstat finnas 701 konduktörer och tågmästare, varav tågmästarebefattningarna, beräknade efter 47 %, skulle i samma stat upptagits till 329 stycken, men i verkligheten finnas endast 297 sådana befattningar upptagna. Granskar man proportionen mellan tågmästare å ena sidan och hela tågpersonalsgruppen å andra sidan i de olika distrikten — befordran sker i detta fall distriktsvis — finner man, att endast vid ett av dessa, det fjärde, förut angivna procent uppnåtts; vid femte distriktet skulle, för att uppnå nämnda procenttal, tre

Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 4 saml. 97 häft. (Nr 236—237). 1

nya tågmästarebefattningar inrättas, vid varterera av första och andra sex — och vid tredje ej mindre än sjutton stycken. Vid en trafiksektion, den femtonde, finnes ingen tågmästare.

Genom de därav uppkomna ojämna befordringsutsikterna försattes en stor del utav konduktörspersonalen i betydligt sämre ställning än övriga personalgrupper, och för många av konduktörerna blir i själva verket härigenom 1907 års löneroglering, såsom förut framhållits, en ren löne-försämring, något som väl icke torde hava varit statsmakternas afsikt gentemot innehavare av en sådan slitande befattning som konduktörstjänsten.

Löneökningen och löneminskningen efter 1908 ställer sig på de olika platserna på följande sätt i fråga om slutlönen för

Befattning	20 %	25 %	30 %	35 %	40 %
Konduktör	— 180	— 105	+ 30	+ 105	+ 180
Kontorsbiträde.....	+ 374	+ 449	+ 584	+ 659	+ 734
Stationsförmän.....	+ 494	+ 569	+ 704	+ 779	+ 854

Procent betecknar den olika beräkning af inkvartering å lönen, som efter 1908 införts å olika platser i riket.»

I sitt till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott avgivna utlåtande i anledning av ifrågavarande motion yttrade järnvägsstyrelsen följande:

»Beträffande frågan om konduktörernas avlönings- och befordringsförhållanden hava motionärerna mindre korrekt återgivit 1906 års lönerogleringskommittés yttrande härutinnan. Kommittén har icke bestämt uttalat sig för att 47 % af dåvarande tågpersonal borde befordras till tågmästare. Jämför man vad som i denna fråga förekommer å sid. 161 och 173 i kommittébetänkandet, finner man, att nyssnämnda procenttal tillkommit på grund av en approximativ uppskattning rörande behovet av tågförande konduktörer; och säges uttryckligen å sid. 161, att antalet av dessa befattningshavare komme att »bero på utredning rörande det mera stadigvarande behovet av tågförare vid tiden för reformens genomförande». Emellertid vill styrelsen meddela, att redan vid ett sammanträde med distriktens trafikdirektörer nästlidne höst fråga väckts att söka åstadkomma mera enhetliga grunder å de olika distrikten för bestämmande av förhållandet mellan antalet tågmästare och konduktörer, och sedan numera

den av styrelsen i förenämnda syfte ifrågasatta utredningen slutförts, kommer styrelsen att utfärda normerande föreskrifter i förevarande afseende.»

I anledning av detta utlåtande tillåta vi oss här erinra vad nämnda kommitté anfört i fråga om konduktörskåren.

»För avhjäljande av de missförhållanden som onekligen vidlådde det dåvarande systemet i fråga om packmästarnes aflöningsförhållanden och samtidigt vinna det av kommittén eftersträfvade syftemålet att avpassa tjänstegrad och avlöning efter ansvaret och vikten av vederbörandes verksamhet hade», yttrade kommittén, »densamma tänkt sig att packmästaregraden borde upphöra samt uppgå i en för icke tågförande konduktörer och packmästare gemensam grupp, och att därutöver skulle inrättas en ny, högre tjänstegrad under benämningen tågmästare, vilken skulle omfatta den grupp, som nu benämnes tågförare. Genom en dylik anordning tillgodoses packmästarnes enligt kommitténs mening icke oberättigade krav på löneförbättring, på samma gång densamma medför rättelse i ett förhållande, som väl måste anses oegentligt, nämligen att konduktörer, mot vilkas tjänstgöring ingen allvarsammare anmärkning kunnat göras, men som icke hava de egenskaper, vilka erfordras för den mera ansvarsfulla befattningen såsom tågförare, kunna uppnå samma aflöning som dessa senare. Beträffande antalet befattningshavare inom sistnämnda grupp, torde detta komma att bero på utredning rörande det mera stadigvarande behovet av tågförare vid tiden för reformens genomförande. Kommitténs mening är emellertid icke, att tågmästare skulle tjänstgöra å tåg av lokal natur. Approximativt torde erforderliga antalet tågmästare kunna uppskattas till omkring 300 stycken.»

Sedan kommittéen därefter övergått till behandling av frågan om ordinarie arvoden åt bland andra konduktörerna, yttrar kommittén (sid. 173 i betänkandet): »Enligt kommitténs förslag erhåller en konduktör redan efter 15 tjänstår en avlöning, som, inräknat hyresbidrag, å de billigaste orterna visserligen med 180 kronor understiger konduktörernas nuvarande aflöningsförmåner (undantagandes milpenningar) i högsta lönegraden, men däremot å de dyraste orterna, om dyrortstillägget medräknas, med enahanda belopp överstiger nämnda förmåner. Men därutöver skulle inom ifrågavarande grupp ett antal befattningshavare, motsvarande omkring 73 % av nuvarande antalet konduktörer och omkring 47 % av sammanlagda antalet konduktörer och packmästare, i mån av ålder och duglighet beredas tillfälle att genom befordran till tågmästaretjänst uppnå en avlöning, som å en billig plats med 180 kronor och å de dyraste platserna med 470 kronor överstiger nuvarande högsta konduktörsavlöningen. Sammanställer man ovan-

stående siffror, torde därav framgå, att kommitténs nu omhandlade förslag framför allt avser dels att, i överensstämmelse med den förut av kommittén uttalade principen, avpassa avlöningen efter vikten av de vederbörande befattningshavare åliggande sysslor, dels ock att företrädesvis tillgodose behovet av löneförbättring å de dyraste platserna.»

I fråga om tågmästarebefattningen erinrade kommittén, »att det för konduktörer bestämda högsta arvudet 1,500 kr. utginge oförändrat alltsedan år 1874, vadan den av kommittén föreslagna förhöjningen — även om hänsyn toges till kommitténs förslag till ökning av inkvarteringsprocenten — inte torde få anses oskäligen». I anslutning till vad sålunda anförts föreslog kommittén, »att konduktörer, som enligt uppgjord turlista göra ständig tjänst såsom tågförare (förste konduktör), måtte tilldelas avlöning som tågmästare med genomgående tjänstårsberäkning».

I den till 1907 års Riksdag avlåtna kungl. prop. nr 167 åberopar departementschefen vad kommittén sålunda anförde. Ytterligare betonas detta i kungl. prop. sid. 129. Med anledning av en framställning från konduktörsföreningen i lönefrågan framhöll nämligen departementschefen, att nära 50 % af sammanlagda antalet konduktörer och packmästare skulle sålunda såsom tågmästare erhålla en högsta aflöning, som å en billig plats med 180 kronor och å de dyraste platserna med 470 kronor överstiger nuvarande högsta konduktörsavlöningen.

Anledningen, varför kommittén föreslagit inrättande av tågmästarebefattningen, har ju varit att bereda konduktörskåren tillfälle till ökade befordringsmöjligheter, då ju i övrigt denna kår vid löne regleringen blivit mindre tillgodosedd än någon annan av statsjärnvägarnas tjänstepersonal. Kommittén kunde ju, som helt naturligt var, visserligen icke bestämt fastslå antalet tågmästarebefattningar, utan framhöll endast det procenttal af sammanlagda antalet konduktörer och packmästare, som i mån av ålder och duglighet borde beredas tillfälle att genom befordran till tågmästaretjänst uppnå en ökad avlöning.

Den under de senare åren stegrade intensitet i järnvägsdriften och betydliga ökning i trafiken, som på konduktörskåren i fråga om arbete, uppmärksamhet och påpasslighet ställer allt större och större krav, borde väl icke för järnvägsstyrelsen hava utgjort någon anledning att minska de befordringsmöjligheter, som kommittén sålunda ställt i utsikt för konduktörskåren, utan snarare motsatsen.

Enligt 1911 års avlöningsstat finnes inom konduktörsgruppen 701 tjänstemän; beräknat efter 47 % skulle i samma stat upptagits 329 tåg-

mästarebefattningar. Emellertid finnas endast 297 sådana upptagna. Ännu sämre ställa sig förhållandena under 1912, då differensen från 32 stigit till 45. I slutet av förra året påbjöd kungl. järnvägsstyrelsen, att ingen tågmästarebefattning finge tillsättas utan styrelsens särskilda medgivande. I ett dylikt beslut av järnvägsstyrelsen ser nu konduktörskåren en fara för att järnvägsstyrelsen ytterligare sänker procenttalet av tågmästarebefattningar. Skulle minskningen av tågmästarebefattningen drivas än vidare, bleve den oundgängliga följden, att en stor del av konduktörspersonalen dels aldrig nådde denna befordran, dels nådde den så sent att de icke finge beräkna full pension. I förra fallet skulle det medföra en minskning i pensionen av 250 kr. om året. I förbigående torde här böra påpekas, hurusom konduktörskåren i avseende på pensionen kommer att bli sämre ställd än före löneregleringen, i det denna kår då var berättigad erhålla pension till 80 % av lönen, men enligt nya pensionsreglementet icke äga uppbära mer än 72 procent därav.

För att ytterligare belysa innebörden av vad här ovan anförts, bifogas omstående tabell, upptagande sektionsvis för de fem sista åren hela antalet tågmästare, beräknat efter 47 % av hela antalet tågpersonal.

Ar och antal befattningar	T r a f i k s e k t i o n e r													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1908 Tågpersonal.....	86	55	53	57	64	34	115	70	56	31	27	45	20	19
» Tågmästare	33	26	21	21	23	15	50	26	18	14	11	23	8	10
» Tågmästare eft. 47 %.....	40	26	25	27	30	16	54	33	26	15	13	21	9	9
1909 Tågpersonal.....	85	53	52	61	50	34	108	75	64	34	26	50	20	19
» Tågmästare	33	26	21	23	21	15	45	23	25	14	11	24	8	10
» Tågmästare eft. 47 %.....	40	25	24	29	24	16	51	35	30	16	12	24	9	9
1910 Tågpersonal.....	89	52	51	54	48	30	108	74	64	33	28	52	20	18
» Tågmästare	33	25	21	21	20	14	45	28	25	15	13	24	8	9
» Tågmästare eft. 47 %.....	38	24	24	25	22	14	51	35	30	16	13	24	9	8
1911 Tågpersonal.....	79	52	47	53	48	30	110	72	64	32	26	50	20	18
» Tågmästare	33	25	18	21	20	14	45	28	25	15	13	24	8	9
» Tågmästare eft. 47 %.....	37	24	22	25	22	14	52	34	30	15	12	24	9	8
1912 Tågpersonal.....	81	52	45	52	48	29	109	72	64	32	25	47	20	18
» Tågmästare	29	20	18	21	18	11	44	27	25	16	13	20	8	9
» Tågmästare eft. 47 %.....	38	24	21	24	22	14	51	34	30	15	12	22	9	8

Vad som under de fem år, som den nya löneregleringen varat, fattas i (—) eller öferskjuter (+) antal tågmästare, beräknat efter 47 proc. af hela antalet tågpersonal, visar nedanstående tabell.

Trafiksektion.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	Antal personal, som år 1912 förlorat i inkomst genom fördröjd befordran.
Första i I distriktet	—7	—7	—5	—4	—9	Sex.
Andra »	± 0	+ 1	—1	—1	—4	Tre.
Tredje »	—4	—3	—3	—4	—3	
Fjärde i II distriktet.....	—6	—6	—4	—4	—3	Fyra.
Femte »	—7	—3	—2	—2	—4	Två.
Sjätte »	—1	—1	± 0	± 0	—3	Fem.
Sjunde i III distriktet	—4	—6	—6	—7	—7	Två.
Åttonde »	—7	—7	—7	—6	—7	Nio.
Nionde »	—8	—5	—5	—5	—5	Tolf.
Tionde i IV distriktet	—1	—2	—1	± 0	+ 1	Två.
Elvte »	—2	—1	± 0	+ 1	+ 1	Fyra.
Tolvte »	+ 2	± 0	± 0	± 0	—2	Fem.
Trettonde i V distriktet	—1	—1	—1	—1	—1	
Fjortonde »	+ 1	+ 1	+ 1	+ 1	+ 1	En.
Summa	—45	—40	—34	—32	—45	Femtiofem.

Femtonde trafiksektionen har ej medtagits, då å densamma endast tjänstgöra fyra konduktörer och ingen tågmästare.

Dessa tabeller visa på samma gång, huru ojämnt befordringarna ske till tågmästarebefattningen. Sålunda finnas på första distriktet — befordringarna ske distriktsvis — 16 vakanser, på andra 10 och på tredje 19, under det att på fjärde och femte distriktet, då 15 sektionen ej medräknas, de 47 procenten ännu uppnås.

Kommittén föreslog, såsom ofvan nämnts, att konduktörer, som enligt uppgjord turlista göra tjänst som tågförare, skulle tilldelas avlöning såsom tågmästare. Detta har emellertid icke skett. Omkring ett femtiotal tågförande konduktörer gå ännu obefordrade, och ännu tjänstgöra såsom konduktörer ett flertal sådana, som redan år 1907 uppförts å ordinarie tågförarlista. Det torde böra tilläggas, att kommitténs förslag i hithörande delar i allt väsentligt vunnit Kungl. Maj:ts och Riksdagens godkännande.

Ehuru järnvägsstyrelsen, såsom af dess ovan intagna utlåtanden framgår, ställt i utsikt, att normerande föreskrifter skulle utfärdas i fråga om förhållandet mellan antalet tågmästare och konduktörer, hava några sådana föreskrifter ännu icke avhörts.

Inom ett flertal tjänstemannagrupper av lägre grad har järnvägsstyrelsen i sitt förslag till avlöningsstat för innevarande år föreslagit nya befattningar. Däremot har järnvägsstyrelsen icke i nämnda förslag visat något beaktande för konduktörskårens såsom oss synes berättigade önskemål.

Under sådana förhållanden hava vi ansett det lämpligt att bringa denna fråga under Riksdagens prövning. Vi anse, att konduktörskårens bibehållande vid de befodringsmöjligheter, som för dem ställts i utsikt av kommittén och mot vilka statsmakterna icke haft något att anmärka, utgör ett billigt och rättvist anspråk, helst som dessa befodringsmöjligheter väl torde få betraktas såsom ett vederlag, för det konduktörskåren genom löneregleringen i öfrigt blivit mindre tillgodosedd än övriga personalgrupper av lägre grad vid järnvägsförvaltningen och till och med delvis fått sina löneförmåner försämrade.

Om nu mot förmodan det av kommittén avgivna procenttalet av tågmästarebefattningar icke skulle till följd av förändrade förhållanden anses behövliga för järnvägsdriften, torde det få anses rättvist, att andra anordningar vidtagas, varigenom konduktörerna efter en viss tids väl vitsordad tjänstgöring komma i åtnjutande av de förmåner, som tågmästarebefattningarna skolat tillföra dem.

På grund av vad vi här ovan anfört, få vi härmed vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för att bringa löne- och befodringsmöjligheterna för konduktörskåren vid statens järnvägar uti ovan angivna avseende i överensstämmelse med grunderna för den av statsmakterna år 1907 för denna kår beslutade lönereglering.

Stockholm den 27 januari 1913.

G. Kronlund

Erik Röing.

Thure Widlund.
