

Nr 22.

Ankom till Riksdagens kansli den 17 maj 1913 kl. 1 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 22, i anledning av en av herr Kronlund m. fl. inom Andra kammaren väckt motion, nr 236, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förbättring av konduktörernas vid statens järnvägar löne- och befordringsförhållanden.

I en inom Andra kammaren av herr Kronlund m. fl. väckt, till nämnda kammares tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 236, har hemställts, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder för att bringa löne- och befordringsmöjligheterna för konduktörskåren vid statens järnvägar i uti motionen angivna avseende i överensstämmelse med grunderna för den av statsmakterna år 1907 för denna kår beslutade löne reglering.

Till stöd för denna hemställan hava motionärerna anfört följande:

»Uti en vid förra årets riksdag avgiven motion nr 240 i Andra kam-
maren fästades uppmärksamheten på åtskilliga förhållanden inom järnvägs-
förvaltningen, som, enligt vårt förmenande, tarvade rättelse. Det fram-
hölls 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.

Motionen.

Angående denna kår yttrades i motionen:

»Vid 1907 års omorganisation av järnvägsförvaltningen uttalades den
uppfattningen, att som löne regleringen för konduktörerna icke på de bil-
ligaste 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 tågmästarna 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 nya tågmästarebefattningar inrättas, vid vardera av första och andra sex — och vid tredje ej mindre än sju stycken. Vid en trafiksektion, den femtonde, finnes ingen tågmästare.

Genom de därav uppkomna ojämna befordringsutsikterna försättes en stor del utav konduktörspersonalen i betydligt sämre ställning än övriga personalgrupper, och för många av konduktörerna blir i själva verket härigenom 1907 års löne reglering, såsom förut framhållits, en ren löneförsämring, något som väl icke torde hava varit statsmakternas avsikt 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 av 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 löne-

regleringskommittés 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 befattningshafvare 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 styrelsan i förenämnda syfte ifrågasatta utredningen slutförts, kommer styrelsen att utfärda normerande föreskrifter i förevarande avseende.»

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

»För avhjälpande av de missförhållanden som onekligen vidlåde det dåvarande systemet i fråga om packmästarnes avlöningsförhållanden och samtidigt vinna det av kommittén eftersträfvade syftet 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 avlöning 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 kommittén 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, de billigaste orterna visserligen med 180 kronor understiger konduktörernas nuvarande avlöningsförmåner (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 tågmästarejänst 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 ovanstående 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 oskälig». 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 % av sammanlagda antalet konduktörer och packmästare skulle sålunda såsom tågmästare erhålla en högsta avlöning, 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 konduktörerskåren 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 av 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 finnas inom konduktörgruppen 701 tjänstemän; beräknat efter 47 % skulle i samma stat upptagits 329 tågmästarebefattningar. Emellertid finnes endast 297 sådana upptagna. Ännu sämre ställa sig förhållande under 1912, då differenser 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 följd, 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.

År 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 öfverskjuter (+) 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 distriktvis — 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 ovan 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 i 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 av 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 befordringsmöjligheter, 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 befordringsmöjligheter väl torde få betraktas såsom ett vederlag, för det konduktörskåren genom löneregleringen i övrigt 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 behövlige 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 tågmästarbefattningarna skolat tillföra dem.»

*Av Andra
kammarens
tredje tillfälliga
utskott
lämnad
historik.*

»I det förslag, som låg till grund för den 1907 beslutade löneregleringen vid statsbanorna, gjorde», anför Andra kammarens tredje tillfälliga utskott, »löneregleringskommittén gällande för betjäningsspersonalens vidkommande, att, i stället för att denna genom en likformig löneförhöjning utefter hela linjen skulle beredas gottgörelse för det mera maktpåliggande arbetet, detta syfte skulle tillgodoses dels genom viss omgruppering av befattningarna inom ifrågavarande personal samt dels genom inrättande av nya högre befattningar. Kommittén ansåg, att de ökade befordringsmöjligheter, som genom omförmälda anordning bereddess personalen, i ännu högre grad än vad som gällde i fråga om löneförhöjningar skulle vara ägnade att väcka och underhålla vederbörandes ambition i tjänsten, då ju av naturliga orsaker en tjänstehavare, som hade goda utsikter att avancera, vore mera böjd för att ägna hela sitt intresse åt tjänsten än en, för vilken befordran till högre befattning tedde sig såsom något ovisst och avlägset.

I avseende å trafikafdelningens tågpersonal, d. v. s. överkonduktörer, konduktörer och packmästare, föreslog kommittén vissa organisationsförändringar.

Vad först angår överkonduktörerna, erinrade kommittén, att denna benämning innebure allenast en honnörsggrad, utan att därmed vore förenat högre arvode än för övriga konduktörer. Att bibehålla nu omförmälda tjänstegrad, som icke ägde någon motsvarighet i fråga om arten av vederbörandes tjänstgöring, vore enligt kommitténs förmenande oegentligt.

För att vidare avhjälpa de missförhållanden, som enligt kommitténs åsikt vore förenade med det nuvarande systemet i fråga om packmästarnas avlöningsförhållanden, och samtidigt vinna det av kommittén eftersträfvade syftemålet att avpassa tjänstegrad och avlöning efter ansvaret och vikten av vederbörandes verksamhet hade kommittén, såsom ock ovan i motionen framhålles, 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 förut benämndes tågförare. Genom en dylik anordning bleve packmästarnas enligt kommitténs mening icke oberättigade krav på löneförbättring tillgodosett, på samma gång den samma medförde rättelse i ett förhållande, som väl finge anses oegentligt, nämligen att konduktörer, mot vilkas tjänstgöring ingen allvarsammare anmärkning kunnat göras, men som icke hade de egenskaper, vilka erfordrades för den mera ansvarsfulla befattningen såsom tågförare, kunde uppnå samma avlöning som dessa senare. Beträffande antalet befattningshavare inom sistnämnda grupp borde detta komma att bero på utredning rörande det mera stadigvarande behovet av tågförare vid tiden för reformens genomförande. Kommitténs mening vore emellertid icke, att tågmästare skulle tjänstgöra å tåg av lokal natur. Approximativt syntes erforderliga antalet tågmästare kunna uppskattas till omkring 300 stycken.

Till en avlöningsgrupp sammanfördes enligt kommitténs förslag konduktörer, stationsförmän, portvakter å 1:a klassens station eller vid verkstad samt manliga kontorsbiträden.

Dessa befattningshavare skulle såsom begynnelsearvode erhålla 900 kronor med löneförhöjningar vart tredje år å 120 kronor, så att ett arvode av 1,380 kronor uppnås efter 12 år, men därutöver skulle efter ytterligare tre år tillkomma en löneförhöjning å 120 kronor. Denna sista löneklass vore enligt kommitténs mening särskilt avsedd att tillgodose kontorsbiträdena, stationsförmän och portvakter å 1:a klassens station, vilka på grund

av bristande befordringsmöjligheter ofta bleve kvarstående i graden, och vad konduktörerna anginge kunde de redan för det dåvarande uppnå ett högsta arvode av 1,500 kronor.

Beträffande avlöningen åt konduktörer erinrade kommittén i övrigt, att kommitténs förslag härutinnan ägde samband med den av kommittén förordade sammanslagningen till en gemensam konduktörsklass av nuvarande packmästare och sådana konduktörer, som icke gjorde ständigt tjänst såsom tågförare, samt utbrytning av sistnämnda grupp under benämning tågmästare. Packmästarna, som i regeln icke hade bostad in natura, åtnjöte i kontanta löneinkomster, inberäknat hyresbidrag, dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, men fränsett milpenningar, lägst 1,010 kronor och 40 öre och högst 1,327 kronor och 20 öre, vilken senare avlöning ernåddes efter 12 år, varjämte de voro tillerkända förmånen av beklädnad in natura, värderad till 100 kronor. Medeltalet tjänsteår för befordran från stationskarl till packmästare kunde beräknas till 6,6 år. Beträffande konduktörerna uppginge motsvarande avlöningsförmåner för dem till lägst 1,168 kronor och 80 öre och högst 1,980 kronor. Medeltjänsteåldern vid befordran till konduktörstjänst utgjorde 13,3 år, räknat från vederbörandes antagning i ordinarie tjänst.

Enligt kommitténs förslag skulle avlöningen, oberäknat beklädnadsförmånen, för den nya konduktörgruppen utgöra, på de billigaste platserna, där ersättningen för hyra och bränsle skulle uppgå till 20 procent, lägst 1,080 kronor och högst 1,800 kronor samt på de dyraste platserna, där nämnda ersättning skulle utgöra 40 procent och där dessutom ortstillägg skulle utgå, lägst 1,320 kronor och högst 2,160 kronor. I detta sammanhang framhåller kommittén att, då flertalet av ifrågavarande personal vore placerat i städer och vid större stationer med dyra hyrespriser, komme hyresersättningen för dem i regeln att överstiga 20 procent samt uppgå för ett icke ringa antal till 40 procent.

För bedömande av förhållandet emellan av kommittén föreslagna och förutvarande avlöningsförhållanden för packmästare och konduktörer bör i detta sammanhang beröras frågan om avlöningen åt den nya befattningen tågmästare. För denna befattning föreslog kommittén ett begynnelsearvode av 1,200 kronor, vilket skulle höjas efter tre år till 1,500 kronor och efter ytterligare tre år till 1,800 kronor. Med tillagd ersättning för hyra och bränsle motsvarar detta å en ort med billiga hyror lägst 1,440 kronor och högst 2,160 kronor samt å en ort med högsta hyresersättning och ortstillägg för därtill berättigade lägst 1,740 och högst 2,450 kronor.

I fråga om den löneförbättring, som innefattades i kommitténs förslag till ordnande av avlöningsförhållandena för trafikavdelningens tågpersonal anförde kommittén följande:

»Den löneförbättring, som innefattas i kommitténs förslag till ordnande av avlöningsförhållandena för trafikledningens tågpersonal, framträder särskilt, om man tager hänsyn till hela den löneskala, som den nuvarande konduktören har att genomlöpa från sin anställning såsom packmästare och ända till dess han uppnått högsta konduktörsarvodet. Enligt vad som framgår av de här ovan lämnade uppgifterna om medelåldern vid befordran till packmästare- och konduktörsbefattningar har befordran till sistnämnda befattning vunnits efter i medeltal 5 $\frac{1}{2}$ års tjänstgöring såsom packmästare; och erhålles då ett begynnelsearvode av 840 kronor. För uppnående av högsta konduktörsarvodet, 1,500 kronor, skulle jämlikt gällande regler för löneförhöjning erfordras ytterligare omkring 14 tjänsteår eller sålunda sammanlagt 19 $\frac{1}{2}$ tjänsteår från vederbörandes anställande i packmästaregraden.

Enligt kommitténs förslag erhåller en konduktör redan efter 15 tjänsteår en avlöning, som, inräknat hyresbidrag, å de billigaste orterna visserligen med 180 kronor understiger konduktörens nuvarande avlöningsförmåner (undantagandes milpenningar) i högsta lönegraden, medan 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 procent av nuvarande antalet konduktörer och omkring 47 procent 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 ovanstående 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. Då emellertid kommitténs förslag icke skulle komma att å de billigaste platserna medföra någon avlöningsförbättring för nuvarande konduktörer, som icke bliva befordrade till tågmästare, utan tvärtom skulle innebära försämring i deras lönevillkor, om hänsyn tages till dyrtidstillägget, böra enligt kommitténs mening ifrågavarande konduktörer — liksom för övrigt andra befattnings-

havare, som kunna genom kommitténs förslag lida minskning i innehavande löneförmåner — erhålla ett mot försämringen i lönevillkor svarande personligt lönetillägg efter de grunder, som i blivande övergångsstadganden kunna fastställas.»

Beträffande de önskemål i avlöningshänseende, som framstälts av ifrågavarande personal, hänvisade kommittén till en från statsbanornas konduktörsförening ingiven skrivelse, vari begärts i avlöning för packmästare lägst 1,080 och högst 1,500 kronor samt för konduktörer lägst 1,200 och högst 2,100 kronor.

För konduktörskåren som helhet skulle löneregleringen enligt det ovan sagda medföra följande fördelar: packmästarna, vilkas tjänstgöring fullt motsvarade konduktörernas, medan däremot deras avlöning var betydligt lägre, skulle nu även i detta senare hänseende bliva med konduktörer jämnställda, varjämte en ganska avsevärd del av konduktörskåren skulle erhålla befordran till den nya högre befattningen som tågmästare. Vad beträffar själva konduktörslönerna lämnades de av löneregleringskommittén i det hela orubbade.

Vad kommittén i ovan berörda avseenden föreslagit vann statsmakternas bifall med allenast den ändring, att konduktör, manligt kontorsbiträde, stationsförman och portvakt, 1:a klassens station, erhöilo rätt att efter 12 år komma i åtnjutande av det högsta arvodet.

I ovanstående av herr Kronlund m. fl. avgivna motion göres gällande, att löneregleringen i tillämpningen kommit att ställa sig annorlunda och vida ogynnsammare för konduktörskåren än i löneregleringskommitténs förslag och statsmakternas därpå grundade beslut avsågs. För andra personalgrupper hade införts betydande löneförbättringar, dessa hade för här ifrågavarande grupp varit obetydliga, men som vederlag hade ställts i utsikt att en stor del konduktörer skulle erhålla befordran till de genom omorganisationen införda tågmästarebefattningarna.

Men i själva verket hade det relativa antal sådana befattningar, som kommittén vid lönernas beräkning förutsatt bli erforderligt, ej blivit uppnått och detta oaktat behov av ökat antal tågmästare föreläge, i det konduktörer i stor utsträckning gjorde stadigvarande tjänst som tågmästare, utan att dock i avlöningshänseende erhålla denna högre tjänstegrad tillkommande förmåner.

Samma uppfattning kommer till synes i en av Statsbanornas konduktörsförening till utskottet ingiven skrivelse i ämnet, vilken såsom bil. 2 fogats till detta utlåtande, och vari det starkt framhäves, att genom inskränk-

ningen i de beräknade befordringsmöjligheterna löneregleringen faktiskt för den här ifrågavarande kåren inneburit en löneförsämring.

I ett med anledning av förevarande motion från järnvägsstyrelsen infordrat yttrande (bil. 1.) bemöter styrelsen de av motionärerna framställda anmärkningarna med en erinran därom, att lönereglerykommittén icke bestämt uttalat sig för, att 47 procent av tågpersonalen borde befordras till tågmästare, utan att antalet skulle fastställas efter närmare utredning angående behovet av ifrågavarande tjänster.

Sådan utredning hade verkställts vid tvänne tillfällen, och hade därav framgått, att behovet av tågmästare våren 1912 utgjorde 40,6 procent av hela behovet av tågpersonal, och att procenttalet sedan dess stigit till 41,2. Emellertid framhåller styrelsen, att därmed ingalunda frågan om ett riktigt avvägande av behovet av tågmästare och konduktörer vunnit sin slutgiltiga lösning, utan att den komme att upptagas till allsidig prövning av den av styrelsen den 31 oktober 1911 tillsatta kommissionen för undersökning av trafikavdelningens tjänstgöringsförhållanden.»

I anledning av den väckta motionen har Andra kammarens tillfälliga utskott yttrat följande:

»Utskottet ansluter sig till järnvägsstyrelsens uppfattning, att, såsom styrelsen starkt betonar, till en viss befattning ej bör befordras ett större antal personer än behovet kräver, och att sålunda, om genom utredning ådagalagts, att behov föreligger av tågmästarysslor till ett antal av c:a 41 procent av hela antalet befattningar inom tågpersonalen, ej heller ett större antal bör besättas. Utskottet förutsätter då, att vid avvägandet av behovet av konduktörer och tågmästare den synpunkten tillämpats, att vid ett stadigvarande upprätthållande av en högre tjänst denna högre tjänst tillkommande grad och löneförmåner skall medgivas tjänstens upprätthållare.

*Andra kam-
marens tredje
tillfälliga ut-
skottsyttrande.*

Men utskottet vill på samma gång som sin uppfattning uttala, att i lönereglerykommitténs förslag och vid det därpå grundade beslutet i frågan förutsattes, att behovet av tågmästare skulle vara större än vad i verkligheten visat sig vara förhållandet, och att med hänsyn därtill lönerna för konduktörspersonalen fastställdes.

Vid dessa löners fastställande har således tagits i beräkning en större möjlighet till befordran, än som sedermera på grund av de faktiskt föreliggande förhållandena kunnat bli verklighet, och om vid den ytterligare utredning rörande rätta förhållandet mellan tågmästare och konduktörer

genom den s. k. tjänstgöringskommissionen, som av järnvägsstyrelsen åbe-ropats, och som enligt utskottets mening bör skyndsammast slutföras och i varje fall icke får förhindra, att denna konduktörernas lönefråga löses i samband med föreslagna eventuella regleringar inom andra grenar av järnvägsförvaltningen, antalet behöfliga tågmästare fortfarande skulle visa sig understiga det, som av löneregleringskommittén antagits, synes det utskottet, att de förutsättningar, under vilka 1907 års lönereglering i avseende på konduktörskåren genomfördes, i viss mån ej ha gått i uppfyllelse, varför utskottet hemställer, att Andra kammaren måtte för sin del besluta, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes upptaga frågan om konduktörskårens löne- och befordringsmöjligheter till förnyad prövning samt vidtaga de åtgärder, som av denna undersökning kunna föranledas.»

*Andra kam-
marens beslut.*

Andra kammaren biföll sitt tillfälliga utskotts hemställan; och har detta kammarens beslut delgivits Första kammaren, som remitterat ärendet till förberedande behandling av sitt första tillfälliga utskott.

Utskottet.

Konduktörskårens ställning har genom 1907 års lönereglering förbättrats i två avseenden, nämligen dels med hänsyn till löneförmånerna för konduktörer dels och huvudsakligen genom de ökade befordringsmöjligheter, som beretts kåren. I förstnämnda avseende är att nämna, att begynnelselönen för konduktör höjts från 840 till 900 kronor, att slutlönen — 1,500 kronor — numera uppnås efter 12 tjänsteår i stället för, såsom tidigare, efter 15 år, att högre milpenningar erhållas, samt att hysesersättningen nu kan uppgå till 40 procent å lönen emot högst 20 procent enligt den gamla staten. Vad angår de ökade befordringsmöjligheterna, har en ny och högre tjänstegrad, tågmästare, inrättats, till vilken härför lämpliga konduktörer befordras.

1906 års löneregleringskommitté beräknade antalet erforderliga tågmästare till omkring 47 procent av hela tågpersonalen. Denna siffra har visat sig vara för hög, i det att behovet av tågmästare i verkligheten blivit något mindre. Motionärerna framhålla, att härigenom för konduktörerna bättre befordringsmöjligheter ställts i utsikt än som sedermera förverkligats, varav den praktiska följderna blivit, att ett antal konduktörer, som skulle hava befordrats till tågmästare, därest löneregleringskommitténs beräkning varit exakt, ännu gå obefordrade.

I detta sammanhang anser sig utskottet emellertid böra erinra, att

de konduktörer, som redan vid tiden för den nya löneregleringens ikraftträdande innehade sådan befattning och icke sedermera befordrats till tågmästare, äro tillförsäkrade personliga tillägg, så att de i avseende på avlöning och pension icke kunna bliva sämre ställda än före löneregleringen.

Beträffande konduktörernas utsikter att befordras till tågmästare meddelar järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 26 februari 1913 (bil. 1) bland annat, »att av 452 vid 1907 års slut befintliga överkonduktörer och konduktörer 140 kvarstodo obefordrade efter 1908 års utgång, samt att denna siffra vid ingången av år 1913 minskats till 89». Styrelsen har nyligen låtit verkställa förnyad utredning rörande behovet av tågmästare. På grund av därvid vunna resultat hava år 1913 12 nya tågmästarebefattningar utöver de vid årets ingång befintliga inrättats och även blivit besatta. Härigenom har dels antalet tågmästare blivit fulltaligt, så att, enligt vad utskottet erfarit, alla tåg, som bära föras av tågmästare, kunna besättas med sådana, dels den grupp konduktörer, som efter vad ovan anförts, gå obefordrade, ytterligare minskats. I detta sammanhang må även omnämnas, att på grund av avgång 2 tågmästarebefattningar under året blivit lediga och komma att besättas med nya innehavare.

Det har vidare kommit till utskottets kännedom, att under den närmaste tiden — genom nyinsättande av en del fjärrgående snälltåg samt trafikens utveckling i allmänhet — ett antal nya tågmästarebefattningar komma att tillsättas. Sålunda finnes, såsom järnvägsstyrelsen i sitt ovan åberopade utlåtande även anmärker, all anledning antaga, att de vid 1907 års utgång befintliga, ännu obefordrade konduktörer skola, under förutsättning att de innehava erforderliga personliga kvalifikationer, hinna att före pensionsålderns inträde icke blott befordras till tågmästare, utan även uppnå den högsta avlöningen i sistnämnda grad.

För övrigt har järnvägsstyrelsen i samma utlåtande såsom normerande för förhållandet mellan antalet tågmästare och konduktörer angivit, »att å tåg, där endast en tågtjänsteman erfordras, såsom å lokaltåg i närtrafik, där plattformspärr finnes anordnad, eller å andra tåg, där arbetet är av enklare art, såsom t. ex. å genomgående godståg, malmtåg och dylikt, deune bör vara konduktör», och att alltså å tåg, där tågförarebestyret är mera krävande, tågmästare bör tjänstgöra. Utskottet är förvissat, att järnvägsstyrelsen kommer att tillse, det de sålunda angivna grunderna upprätthållas.

Med hänsyn till vad sålunda anförts har utskottet icke funnit anledning tillstyrka en riksdagsskrivelse i ämnet och hemställer alltså,

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

Stockholm den 17 maj 1913.

På utskottets vägnar:

HUGO HAMMARSKJÖLD.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit: herrar *Hammar skjöld, Hallberg, Sandler, Malmborg, Oscar Olsson, Valerius Olsson* och *Andersson*.

Bilaga 1.

Till Konungen.

Till åtlydnad av genom kungl. civildepartementets ämbetsskrivelse den 14 februari 1913 meddelad nådig befallning att avgiva yttrande över tvenne i Riksdagens Andra kammare väckta motioner, nr 230 och 236, får järnvägsstyrelsen härmed i underdånighet anföra följande.

2. *Beträffande motionen nr 236.*

Såsom styrelsen i sitt yttrande den 7 maj 1912 till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott anförde i anledning av motionen nr 240 samma år, har 1906 års löne-regleringskommitté icke bestämt uttalat sig för, att 47 procent av tågpersonalen borde befordras till tågmästare, utan komme antalet av dessa befattningshavare att »bero på utredning rörande det mera stadigvarande behovet av tågförare vid tiden för reformens genomförande.» I syfte att vinna en dylik utredning och för att kunna bedöma, huruvida antalet tågmästare och antalet konduktörer stode i riktigt förhållande till behovet av dylik personal, anbefalldes styrelsen den 19 fe-

bruari 1912 distriktsförvaltningarna att med utgångspunkt från dåvarande tåganordningar uppgöra plan, utvisande det antal av konduktörspersonalen, som erfordrades särskilt av tågmästare och särskilt av konduktörer. Såsom normerande för förhållandet mellan dessa befattningshavare angav styrelsen, att å tåg, där endast en tågtjänsteman erfordrades, såsom å lokaltåg i närtrafik, där plattformsspärr finnes anordnad eller å andra tåg, där arbetet vore av enklare art, såsom t. ex. å genomgående godståg, malmtåg och dylikt, denne borde vara konduktör.

Med iakttagande av förenämnda grunder beräknade distriktsförvaltningarna behovet av tågpersonal våren 1912 sålunda:

	Erforderliga	Befintliga	Överskott + Brist -
Tågmästare ..	268	276	+ 8
Konduktörer.	392	392	+ 0

Bevovet av tågmästare utgör enligt denna utredning 40,6 procent av hela behovet av tågpersonal.

Med hänsyn till förestående utredning, som utvisar ett överskott av 8 tågmästare samt med hänsyn till den omfattande omläggning av i synnerhet godstågen, vilken skulle genomföras med tillämpande av nu gällande tidtabell från och med den 1 oktober 1912, fann styrelsen skäl fasthålla vid den av motionärerna åberopade föreskriften, att tågmästarebefattningar tillsvidare icke finge tillsättas utan styrelsens särskilda medgivande.

För att emellertid bereda tågpersonalen tillfälle att frambära sina önskemål med avseende å den i följd av tågomläggningen erforderliga omarbetningen av turistorna, föreskrev styrelsen, att vid fastställandet av tågpersonalens tjänstgöringsturer från och med den 1 sistlidne oktober delegerade för samma personal skulle beredas tillfälle att deltaga i överläggningarna inför vederbörande distriktsbefäl.

På grund av dels beaktande i görligaste mån av de av tågpersonalen vid ifrågavarande överläggningar inför distriktsbefälet framförda önskemålen, dels tillkomsten av nya bandelar var att förutse, att behovet av tågpersonal skulle hava undergått väsentliga förändringar, sedan ovan relaterade undersökning därom verkställdes, varför styrelsen föranstyltade om ny dylik undersökning. Denna undersökning har givit vid handen, att distriktsbefälet beräknat behovet för närvarande sålunda:

	Erforderliga	Befintliga	Överskott + Brist -
Tågmästare ..	282	270	- 12
Konduktörer.	402	390	- 12

Enligt denna beräkning utgör behovet av tågmästare 41,2 procent av hela behovet av konduktörspersonal.

I anledning av resultatet av denna undersökning har styrelsen nu gått i författning om omedelbart tillsättande av de sålunda påvisade erforderliga ytterligare tjänsterna, nämligen 12 tågmästare och 12 konduktörsbefattningar.

Emellertid vill styrelsen i detta sammanhang framhålla, att frågan om ett riktigt avvägande av behovet av tågmästare och konduktörer icke kunnat finna sin slutgiltiga lösning genom dessa undersökningar och de i anledning därav av styrelsen vidtagna åtgärderna. Den av styrelsen den 31 oktober 1911 tillsatta kommissionen för undersökning av trafikavdelningens tjänstgöringsförhållanden har nämligen till uppgift jämväl att särskilt undersöka och avgiva förslag beträffande tågtjänstgöringen, och bör därför resultatet av kommissionens arbete avvaktas, innan här ifrågavarande spörsmål kan anses vara allsidigt utrett. Då det emellertid ansetts nödvändigt att kommissionen — som sedan sistlidne vår arbetar på tvänne avdelningar och som inom kort kommer att börja sitt arbete på det sista återstående distriktet — i första hand grep sig an med den största och betydelsefullaste tjänstegrepen, nämligen stationstjänsten, har ordnandet och reglerandet av tågtjänsten måst framskjutas, till dess arbetena med stationstjänsten hunnit avslutas. De regleringar av tågtjänsten, som enligt det anförda dock vidtagits, äro sålunda att betrakta såsom provisorier och såsom följderna av styrelsens önskan att under tiden, till dess tjänstgöringskommissionen kan hinna fullgöra sitt uppdrag, taga hänsyn till inträdande förhållanden, så långt detta lämpligen kunnat ske, utan att föregripa den slutliga regleringen av tågpersonalens tjänstgöringsförhållanden.

Beträffande motionärernas uttalande, att 1906 års löneruleringskommitté föreslagit, att konduktörer, som enligt uppgjord turlista göra tjänst som tågförare skulle tilldelas avlöning såsom tågmästare, men att så icke skett, utan att ett femtiotal tågförande konduktörer ännu ginge obefordrade, får styrelsen endast anföras, att löneruleringskommittén — såsom ock framgår av motionen — uttryckligen förklarat, att »kommitténs mening är emellertid icke att tågmästare skulle tjänstgöra å tåg av lokal natur» och att det med fasthållande vid denna synpunkt ligger i sakens natur, att ett antal konduktörer gör tågförartjänst, utan att detta förhållande bör kunna grunda rättmätiga anspråk på befordran till tågmästare.

Vad slutligen beträffar konduktörernas avlöningsförhållanden, finner styrelsen sig förhindrad att nu, utan samband med frågan om en allmän lönerulering, inlåta sig på motionärernas uttalande, att konduktörskåren genom 1907 års lönerulering blivit mindre tillgodosedd än övriga personalgrupper av lägre grad vid Statens järnvägar. Styrelsen tillåter sig endast framhålla, att, då det gäller att bedöma, i vad mån löneruleringen varit förmånlig för nämnda personalgrupp, det är missvisande att verkställa en sådan jämförelse mellan de gamla och nya konduktörlönerna, som förekommer å sid. 2 i motionen. Jämförelsen bör rätteligen utsträckas att omfatta trafikavdelningens hela tågpersonal; och må därvid framhållas den löneförbättring, som bestod dels däri att samtliga packmästare uppflyttades i konduktörsgrad och därvid erhöilo en begynnelseavlöning, överstigande den förutvarande avlöningen med omkring 300 kronor å de dyraste orterna, dels ock därutinnan att för de konduktörer, som befordrades till tågmästare, slutlönen öka-

des med 180 kronor å en billig och med 470 kronor å en dyr ort. Styrelsen vill i detta sammanhang upplysa, att av 295 i avlöningsstaten för år 1913 upptagna tågmästartjänster endast 10 äro placerade å orter med 20 procent hyresersättning, medan 144 äro placerade å orter med 35 och 40 procents hyresersättning. Motsvarande siffror för konduktörsgruppen äro resp. 406, 22 och 195.

Beträffande konduktörernas utsikter att befordras till tågmästare får styrelsen meddela, att av 452 vid 1907 års slut befintliga överkonduktörer och konduktörer 140 kvarstodo obefordrade efter 1908 års utgång, samt att denna siffra vid ingången av år 1913 minskats till 89. Med hänsyn därtill, att konduktörsbefattning erhålles vid jämförelsevis unga år, finnes all anledning antaga, att de sistnämnda, under förutsättning att de innehava de erforderliga personliga kvalifikationerna, i regeln hinna att före pensionsålderns inträde icke blott befordras till tågmästare utan även uppnå den högsta avlöningen i sistnämnda grad.

Att, på sätt motionärerna föreslagit, konduktörerna skulle, därest de inom viss tid icke befordrats till tågmästare, tilldelas dessa senares avlöningsförmåner, och detta huvudsakligen av den anledning, att deras befordringsutsikter icke blivit så gynnsamma, som av löneredgeringskommittén på grund av en approximativ uppskattning av antalet erforderliga tågmästare beräknats, synes styrelsen icke böra ifrågasättas.

Införande av en dylik princip skulle särskilt inom järnvägsförvaltningen, där en utveckling på tjänstgöringsförhållanden område alltjämt fortgår, medföra de betänkligaste konsekvenser. Ty även i fråga om andra tjänstegrupper än trafikavdelningens tågpersonal gäller, att vid avlöningens bestämmande hänsyn i viss mån tagits till vederbörandes befordringsutsikter. Om nu genom en organisationsförändring minskning i antalet högre befattningar inom en personalgrupp bleve genomförd, eller en sådan förändring komme till stånd, att för erhållande av dessa befattningar ett visst mått av teoretisk utbildning föreskrevs och härigenom åtskilliga innehavare av de lägre befattningarna inom gruppen utestängdes från befordran, skulle dessa i överensstämmelse med ovan omförmälda princip kunna göra krav på att erhålla en särskild gottgörelse för utebliven befordran. En annan sak är, att vid en allmän löneredgering hänsyn kan och bör tagas till omständigheter av nu ifrågavarande sak, men att utan samband därmed vidtaga åtgärder i den av motionärerna angivna riktning finner styrelsen icke tillrådligt.

Underdånigst
F. W. H. Pegelow.

W. Pegelow.

Stockholm den 26 februari 1913.

Bilaga 2.

Till Herrar ledamöter i Andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Undertecknade Centralstyrelse för Statsbanornas Konduktörsförening anhålla härmed att för Herrar utskottsledamöter få framlägga följande, för att till någon del belysa tågtjänstens natur för Tågmästare och Konduktörer.

1. *Tågmästare och Konduktörers tjänsteåligganden och tjänsteansvar.*

Då den meningen är allmänt utbredd, att tågpersonalens enda sysselsättning är biljettkontrollering samt tillsyn om gods, ha vi funnit anledning föreligga att närmare utreda denna sak. Konduktörs och tågmästares skyldigheter i *allmänhet* finnas angivna *dels* i »Instruktion för Konduktörer och Packmästare vid Statens Järnvägar, *dels* i »Handbok för Konduktörspersonalen i avseende å gällande personbefordringsbestämmelser», *dels* i »Signalordning vid Statens Järnvägar», *dels* i »Säkerhetsordning vid Statens Järnvägar» (§§ 1—15, § 18, §§ 57 och 58 samt §§ 63—84), *dels* i »Tjänstgöringsreglemente vid Statens Järnvägar Kap. I». Dessutom förekomma en mängd *detaljföreskrifter*, *dels* i Kungl. Järnvägsstyrelsens Ordersamling, *dels* i Bihang till Kungl. Järnvägsstyrelsens Ordersamling, *dels* i Kungl. Järnvägsstyrelsens Cirkulärskrivelser till linjeförvaltningen, *dels* i cirkulärsamlingar vid de särskilda distrikten, (distriktförvaltningens), *dels* i fasta (ständigt gällande) och tillfälliga orderjournalerna (handskrivna och utfärdade av trafikdirektör, trafikinspektör och stationsföreståndaren å konduktörspersonalens förläggningsort).

Särskilt vilja vi erinra om nedanstående skyldigheter för Konduktörspersonalen:

1) Konduktör ansvarar för att nödig och fullt brukbar tågattiralj finnes å tåget. (se Instruktionen för Konduktörer §§ 5 och 6).

2) Konduktör ansvarar för att *tågsätt är reglementsenligt sammansatt och kopplat*. (Se Säkerhetsordningen § 66).

3) Konduktör ansvarar för alla tåget medföljande handlingars, tjänstebrevs och värdeförsändelsers förvarande och rätta avlämnande (Se Instruktionen § 17).

4) Konduktör ansvarar för att *tillräckligt antal bromsare finnes å tåget* samt för befäl över dem (Se Säkerhetsordningen § 65).

5) Konduktör ansvarar jämte lokomotivförare och stationsföreståndare samt i lika grad som dessa för att tågen framföras *tidtabells- och reglementsenligt* samt ansvarar ensam under tågens gång för vården av resande och gods (Se Instruktionen §§ 8, 9 och 11).

6) Konduktör har skyldighet att *noga iakttaga signaler såväl vid in- och utgång å station som å linjen*. (Se Instruktionen § 11).

7) Om konduktörs särskilda skyldigheter vid olyckstillbud och olyckstillfällen se Instruktionen § 12 samt Säkerhetsordningen §§ 18, 78, 79, 80, 81 och 82. Att konduktör dessutom har skyldighet att mottaga, utlämna och stationsvis fördela res-, paket-, il-, och fraktgods samt vagnslastgods jämte därtill hörande listor och förteckningar torde vara allbekant.

Vid hemkomsten åligger det tågbefälhavaren att avgiva rapporter. Dessa äro tågrapport, vagnrapport för S. J., vagnrapport för främmande banor. Dessa ifrågakomma för varje tåg. Vid jul, påsk och pingst avlämnas dubbla tågrapporter och dessutom s. k. L-rapport. Sju dagar varje månad lämnas rapport om antalet resande och resandeplatser i alla tåg. För helgående snälltåg i förbindelse med utlandet lämnas tvenne rapporter om resande. Månatligen förekomma under viss period rapporter om resandetrafiken från och till utlandet å vestkustbanans snälltåg. Dagligen förekomma i snälltågen rapporter angående resande i direkta vag-

narne till Helsingborg och Köpenhamn. Dessutom skall tågbefälhavaren under tågets gång vid förseningar till varje förbindelsestation, varifrån anslutande tåg avgå, i förväg lämna uppgift om resande finnas å det försenade tåget till anslutande tåg samt de resandes antal och ankomststationer å bilinjen. Finnes ej resande, skall uppgift lämnas därom (Se Tabell över väntetider och anslutningar, utgiven sektionssvis).

I Löneruleringskommitténs vid Statens Järnvägar betänkande fastslås principiellt på sidan 161 att en ny, högre tjänstegrad skulle inrättas med benämningen tågmästare, vilken skulle omfatta den grupp, som vid tiden för kommitténs sammanträde benämndes tågförare. Å föregående sida fastslår kommittén en tågförares skyldigheter. Det heter där: »Tågföraren har befälet å tåget, är skyldig att giva akt på signaler, avgiva rapport om »Klart efter», omhänderväja järnvägens postväskor och tåget rörande papper samt hålla reda på av- och tillkoppling av vagnar i tåget, vilket senare åliggande särskilt å godstågen är av ganska ansvarsfull beskaffenhet, varjämte han deltagar i bestyret med visering av biljetter.» Allt åligganden, som nu tillkommer tågbefälhavaren.

Som ytterligare stöd för åsikt, att Kungl. Styrelsen genom inskränkandet av befordringar till tågmästare icke fullföljt, vad riksdagen och Kungl. Maj:t avsett, bedja vi få hänvisa till sidan 172 i 1907 års löneruleringskommittés betänkanden. Under rubriken »Konduktörer» skriver kommittén: »Beträffande avlöningen å konduktörer i övrigt, sammanhänger kommitténs förslag härutinnan med den av kommittén förordade sammanslagningen till en gemensam konduktörsklass av nuvarande packmästare och sådana konduktörer, som icke göra *ständig* tjänst såsom tågförare, samt utbrytning av sistnämnda grupp under benämning tågmästare». Här säges uttryckligen, att konduktörslönen beräknats med särskild hänsyn till att viss *bestämd befordringsmöjlighet* till högre befattning (ordinarie tågförare = tågmästare) skulle finnas. En inskränkning av denna befordringsmöjlighet innebär sålunda en direkt löneförsämring, som icke står i samklang med, vad vare sig löneruleringskommittén avsett eller riksdagen och Kungl. Maj:t beslutat.

II. Ordernas mängd och anordning.

En omständighet, som gör tjänstgöringen än ytterligare betungande, är den mängd av order som ständigt utgivas samt den brist på överskådlighet och sammanhang, som karakteriserar dessas utgivande. Dessutom inträffar synnerligen ofta, att en redan given och insänd order kort därefter annulleras eller förändras i väsentlig grad.

Den 26 juni 1912 innehöll Järnvägsstyrelsens Ordersamling 1206 order. Samma styrelses samling av Bihangsorder innehöll år 1911 378 order. Samma styrelses samling av cirkulärskrivelser till linjeförvaltningen innehåller 507 order. Distriktsförvaltningens i tredje distriktet cirkulärsamling innehöll 1912 den 31 maj 123 order. Dessutom innehöll den handskrivna fasta orderjournalen vid Malmö station den 25 juli samma år omkring 300 order. Under 1912 intill samma dag hade i den tillfälliga orderjournalen å samma station inskrivits 167 order.

Redan antalet omöjliggör ett noggrannare studium av dessa order. Än vidare försvåras detta därigenom att ordena, även de tryckta, i vida övervägande

antalet fall icke tillställas varje tjänsteman särskilt utan endast finnas tillgängliga å konduktörsrummen i ett för sektionens samtliga tågpersonal gemensamt exemplar. Dessutom innehålla de tryckta ordersamlingarne order till alla grupper av personal och rörande all möjlig järnvägstjänst utan att någon som helst uppdelning gruppvis av ordena finnes, ett förhållande som gör dessa ordersamlingar hart när omöjliga att i tjänsten begagna.

III. Order 600.

Oppositionen mot denna order har ända sedan dess tillkomst varit synnerligen stark bland personalen och ej minst bland den åkande. Det må visserligen medgivas att av en väl avlönad tjänsteman med rätta kan fordras en god arbetsprestation såväl kvalitativt som kvantitativt, men fordringarne på mängden av presterat arbete få ej drivas så långt, att vare sig beskaffenheten av det presterade arbetet eller personalens arbetsduglighet lider därav, helst vid tillfällen som detta, då trafiksäkerheten vedervågas därigenom. Att så emellertid är fallet vid tillämpandet av order 600, är en allmän och stadgad uppfattning inom den del av personalen, som vi företräda, liksom för övrigt även bland personal av andra grupper. Att överansträngning föreligger därom vittnar bättre än något annat de många klagomål över försämrad hälsa, som möter en var, vilken söker göra en utredning av dessa förhållanden. Vi äro icke i tillfälle att nu lämna en uttömmande utredning, i vad mån sjukligheten bland den åkande personalen stigit, sedan order 600 började tillämpas (från och med vinterhalvåret 1909—10; ordern underskrevs $\frac{20}{1}$ 1909); likaså torde på grund av den relativt ringa tid ordern varit gällande, följderna av den därav obestriddligen vållade överansträngningen ej ännu i så hög grad, som kan väntas om något år, hava trätt i dagen, men fall av överansträngning, konstaterade av järnvägläkaren i Falköping, visa, att talet om överansträngning från personalens sida icke är obefogat.

Vid första påseende kan ju kravet på 260 timmars tjänstgöring pr månad icke förefalla så synnerligen stort. Emellertid må ihågkommas, att den åkande personalens tjänstgöring, enligt den uppfattning författarne av order 600 haft, är av en synnerligen skiftande och egenartad natur. Av dessa 260 timmar skola nämligen, såvitt görligt är, 230 timmar vara s. k. tidtabellstid, d. v. s. utgöras av den i tidtabellen för tågen fastställda gångtiden. Detta medför, att som verklig tjänstgöring icke medräknas uppehåll å främmande station, så snart detta överskrider 2 timmar. Och likvisst ligger den åkande personalen då i reserv. Tjänsteman skall nämligen hålla sig i beredskap att inträda i tjänstgöring fortast möjligt efter ingången order, han skall uppehålla sig i överliggningsrummet, om sådant finnes, eller eljest å plats, som av befälet anvisas honom. Han är således bunden vid viss plats, ej heller kan han påräkna att åtnjuta någon vila under längre daguppehåll, då han ej ensam disponerar lokalen.

Genom dessa nödtvungna uppehåll mellan arbetsprestationerna, under vilka personalen dock är bunden vid viss plats, och som ingalunda kunna räknas som vilotid i egentlig mening, uppdelas denna personals arbetstid ofta i en mängd små perioder, vilket nödvändiggör en oerhörd lång bortovaro från hemmet för att uppnå den av order 600 fordrade arbetsprestationen per månad.

Order 600 föreskriver vidare, att då stationär personal en dag utnyttjas intill maximitidsgränsen (maximala tjänstetiden för denna personal är 14 timmar) skall den åtnjuta 9 timmars nattvila. För åkande personal medgiver samma order, att den tvenne dagar i följd må i effektiv tjänst utnyttjas 15 timmar pr dygn utan att ens efter denna tjänstgöring tillerkänna personalen ett fixerat minimum av vila.

Det ovan anförda torde vara nog för att visa, att order 600 förtjänar det klander för vilket den ända sedan sin tillkomst alltjämt varit och ännu är utsatt från personalens sida.

Vid senaste årsmötet tillsatte Statsbornas Konduktörsförening en kommitté med uppgift att till den av Kungl. Järnvägsstyrelsen tillsatta tjänstgöringskommisionen insända föreningens önskemål i avseende på tjänstgöringens ordnande. Därvid framhölls det orättvisa i, att dels uppehållen å främmande station, där personalen är ålagd att vistas å bestämd plats, dels de korta uppehållen å hemstationen, som oftast ej medgiva ens ett kort besök i hemmet, icke skola räknas som tjänstgöring. Med bestämdhet framhålles, att endast verklig vilotid eller verklig fritid bör räknas som frihet från tjänstgöring. Att timvis hålla en tjänsteman i disponibilitet å ett överliggningsrum eller ett konduktörsrum å främmande station med fordran, att tjänstemannen i fråga skall vara beredd att träda i tjänst, och likvisst icke räkna denna reservtjänst som någon slags tjänstgöring, är absurt. Lika litet borde en sådan tjänstgöringsberäkning som den i order 600 i fråga om tågpersonalen längre få tillämpas.

IV. Indragning av tågpersonal och olämplig anordning av tjänstgöringen.

Indragning av tågpersonal har såväl verkställt som ställt i utsikt av Kungl. Järnvägsstyrelsen. Då en sådan måste — även med lindrigare tjänstgöringstid än den nuvarande — ur trafiksäkerhetssynpunkt vara förkastlig, i det att den verkat synnerligen hindrande för tjänstens behöriga skötande och dessutom betungande för personalen, tillåta vi oss att i korthet omnämna ett par indragningar. Sålunda har godsvårdaretjänsten (= den gamla packmästaretjänsten) å en del snälltåg indragits. Det med tjänsten förbundna arbetet skulle utföras av vagnskötaren, det med tjänsten förbundna ansvaret skulle falla på tågbefälhavaren. Vagnskötaren såsom tillhörande maskinavdelningen står ej under tågbefälhavarens befäl. Följden blir därför, att tågbefälhavaren, vars åliggande det i särskild grad är att aktgiva på signaler både vid ut- och ingång å station samt å linjen och vars kvitto å ändrade möten (se Säkerhestordningen § 57) absolut fordras för varje tågmötes omläggning, ser sig tvungen, att *antingen* bära ansvaret för en annan tjänstemans åtgärder, över vilken han intet har att bestämma, *eller* ock jämte sin egen tjänst fullgöra godsvårdarens samt därigenom urståndsättes att egna behörig uppmärksamhet åt sin egen ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen viktiga tjänst.

I skrivelse till distriktsförvaltningarna begärde järnvägsstyrelsen den 20 sistlidne februari utredning angående behovet av konduktörspersonal. Järnvägsstyrelsen påpekar, att vid vissa enklare tåg endast en konduktör behöves. Ingen kan bestrida, att dylika enklare tåg finnas. Dylika äro malmtågen, varest tågföraren icke har annat att göra än att aktgiva på kopplingen av tåget samt signalerna. Vidare lokala tåg med plattformsspärr, som ej medföra ilgods. Tågföraren har här

endast att aktgiva på signalerna, mottaga och utlämna det vanligen obetydliga resgodset, tillse att ordning råder bland passagerarne, lämna dessa nödiga upplysningar samt kvittera eventuell mötesförändring.

Väsentligen annorlunda ställer det sig, då fråga blir om snabbgående persontåg å sträckor, där ej spärr finnes, och vilka enligt trafikplanen befordra ilgods. Dessa tåg (å exempelvis sträckorna Malmö—Eslöf, Malmö—Trälleborg, Malmö—Hässleholm, Malmö—Billesholms grufva, Göteborg—Alingsås, Göteborg—Falköping, Stockholm—Södertälje, Stockholm—Upsala) föra ett stort antal resande å jämförelsevis korta sträckor, en mängd resgods och ännu mera ilgods. Tågens placering i körplanen, ofta nog i närheten av ett snälltåg, gör att arbetet i högsta grad måste forceras, för att ej förseningar skola uppstå. Det blir på grund härav absolut omöjligt för en person att samtidigt sköta resgods, ilgods, biljettvisering och dessutom aktgiva på signalerna. Om dessa slag av indragning i framtiden skola fortsätta, kommer med all säkerhet den sista och ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigaste av tågpersonalens uppgifter att betänkligt försummas. Erfarenheten har givit detta vid handen i de fall, där dylik indragning redan försöksvis skett.

I samma skrivelse betecknas snabbgående godståg även som tåg av enklare natur. Med rätta har från personalen framhållits, att tågbefälhavarens befattning å dessa tåg är mycket krävande och ansvarsfull. Hans närmaste uppgift är att öva tillsyn över vagnarna. De flesta av dessa äro givetvis öppna, och genom den snabba farten förskjutes ofta nog lasten, pressningar blåsa lösa, och faror för olyckshändelser under tågets gång är här vida större än vid sakta gående tåg. I regel transporteras med dessa tåg hö, halm och torvströ, vilka vagnar på grund av eldfara kräva en noggrann tillsyn. (Se Instruktionen för Konduktörer §§ 23 och 26 samt säkerhetsordningen § 66). Att ytterligare öka tågbefälhavarens göromål, skulle medföra samma följder som ovan nämnts i fråga om snabbgående persontåg. Ett oskäligt hopande av expeditionsgöromål, vilka icke utan att försena tåget eller felexpediera gods och vagnar kunna försummas, skulle omöjliggöra för tågbefälhavaren att ägna nödig tid åt signaler och andra säkerhetsåtgärder.

På senare tider har det rätt ofta inträffat, att tågmästare och konduktörer fått tjänstgöra om varandra. Då i ett flertal fall godsvårdaretjänsten kräver tyngre rent kroppsligt arbete än tåg befälhavaretjänsten, har det synts oss rättvist och även ur säkerhetssynpunkt riktigast, att konduktör såsom i regeln är yngre och därför kraftigare alltid må användas till godsvårdaretjänst, under det att den äldre tågmästaren nyttjas som tåg befälhavare, en post som mera kräver erfarenhet i tjänsten och långvarig träning.

I början av denna skrivelse ha vi framhållit tågpersonalens skiftande och egenartade arbetsuppgifter. Det tyckes böra stå klart för en var att för bestridande av sådan tjänst såvitt möjligt tränad personal bör användas. Vid ett flertal sektioner visar erfarenheten, att tågpersonal användes i stationstjänst samtidigt som stationskarlar i tågtjänst. De motsvara säkerligen i båda fallen till att börja med illa nog de fordringar, man har rätt att ställa på personal av respektive slag. Vi framhålla härvid i främsta rummet ur trafiksäkerhetens synpunkt olämpligheten av att utan tvingande skäl använda otränad personal i såväl stations- som tågtjänst. Utan att vilja bestrida tillämpligheten i vissa fall av instruktionens åläggande för oss att tjänstgöra, när och var så påfordras, vilja vi hänvisa till departements-

chefens yttrande i denna sak i Konungens proposition nr 164 år 1907, sidan 234. Därstädes betonar departementschefen, att åläggande ej må givas åt tjänsteman att fullgöra annan tjänstehavares tjänsteålägganden i oträngt mål.

Dessutom vilja vi framhålla, att det alltmer utsträckta utnyttjandet av stationskarlar i tågtjänst samt snart sagt upphörandet av utnämningar av konduktörer till tågmästare i själva verket icke är annat än en sakta förtgående indragning av den åkande personalen — en indragning, som tyngst kommer att drabba de nu som konduktörer tjänstgörande stationskarlarne och deras kamrater, i det att den strävar att helt beröva dem en befordringsmöjlighet. Konduktörskåren rekryteras vanligen numera uteslutande ur stationskarlskåren.

Ett annat bevis på indragning är, att konduktörskåren vid tjänstledighet, sjukdomsfall m. m. tvingas att genom utsträckt extra tjänstgöring fullt ut betala för dessa dem genom lönerementet tillkommande förmåner. Om en semester måste köpas för eller en sjukdomsledighet betalas med månadslång ökning i den ordinarie tjänstgöringen, inses lätt, dels att vilan blir av ringa gagn, dels att tillfrisknandet oskäligt länge fördröjes — båda dessa omständigheter bidraga att sänka nivån av kroppslig styrka och andlig vigör hos tågpersonalen, ett ur trafiksäkerhets-synpunkt beaktansvärt förhållande.

V. *Sammanfattning.*

I början av denna skrivelse ha vi med stöd av instruktioner och reglementen visat, att tågpersonalens tjänstgöring ingalunda är en »promenad i vagn», där selsättningen utgöres av biljettgranskning och plattformsfilerling, såsom den alltför ofta karakteriserats, utan både skiftande och ansvarsfull ej minst ur synpunkten av trafiksäkerheten. Rätt skött kräver den liksom varje annan gren av järnvägstjänsten fullt ut sin man och medför för tjänstemannen i fråga samma allvarliga ansvar som för andra tjänstemän. I lika hög grad som i fråga om dem, gäller det i fråga om tågpersonalen, att den ej bör genom orimligt lång arbetstid eller olämpligt ordnat arbete tröttköras och utslitas i förtid. Sker så, och vi mena att man med skäl kan fälla det omdömet om order 600, det sätt varpå den tillämpas, och de nu vanliga indragningarna av personal, hjälpa ej de mest detaljerade föreskrifter, ej de mest omsorgsfulla mekaniska säkerhetsåtgärder. Klickar den tjänstgörande tjänstemannens uppmärksamhet, slappas hans intresse, kan hans kropp ej uthärda ansträngningen och vakan, förlorar minnet och iakttagelseförmågan sin skärpa, då är olyckan mycket nära, och undgås den, beror det lika ofta på en ren slump som på ingripandet av någon utomstående tillfälligtvis närvarande funktionär. Skall trafiksäkerheten bli tillfredsställande, då måste varje tjänsteman städse kunna fullt ut sköta sitt värv, men detta kan ej väntas av en överansträngd personal. Att tågpersonalen liksom en mängd övriga järnvägsfunktionärer verkligen är överansträngd, därom äro vi bestämt övertygade, och det är ock allmänna meningen bland hela den kår vi företräda.

För mången är den föreställningen gällande, att konduktörspersonalens mer eller mindre noggranna fullgörande av sin plikt är betydelselös ur trafiksäkerhets-synpunkt. Att så ej är förhållandet innebär vad ovan sagts om personalens tjänstgöring. Här tilläggas endast några belysande exempel.

Finnes ej tillräckligt antal bromsare å ett godståg eller annat tåg utan vacuumbroms, är det omöjligt för lokföraren att få stopp på tåget å en lutning eller ens nedanför en starkare eller längre dylik — ett förhållande, som kan få ödesdigra följder. Vem ansvarar för att bromsare finnes? Tågbefälhavaren, som likaledes har befäl över dem och således i närmaste hand är skyldig tillse, att de rätt sköta sin befattning.

Trafikrubbingar, förenade med fara för trafiksäkerheten kunna orsakas av slarvig koppling av vagnarna i tågsättet. Ett koppel brister i ett godståg eller annat med vacuum ej försett tåg, och tredjedelen eller hälften av tågsättet blir kvarstående å linjen. Lokomotivföraren är i många fall urständssatt att kontrollera detta förhållande. Vem ansvarar för kopplingen och vem tar vid inträffande missöden hand om den kvarlämnade delen av tåget och sörjer för skyddsanordningar samt underrättelsers insändande till vederbörande? Tågbefälhavaren. Å ett snabbgående godståg med sin ofta lätt förskutbara last av exempelvis timmer å öppna vagnar eller lätt antändliga laster av hö, halm och torfströ, vem håller därvid ett granskande öga på dessa vagnslaster om ej tågpersonalen, såväl tågförare som godsårdare. Även denne har skyldighet att städse, och så långt hans arbete med godsinventering det medgiver, hålla uppsikt med signalerna både å linjen och vid station. I hög grad klandervärt ur trafiksäkerhetssynpunkt är det därför, att genom överhopande av annat arbete hindra honom i att aktgiva på signaler.

I detta sammanhang erinra vi om tågbefälhavares skyldighet att vid de nu ofta inträffande tågmötena jämte lokföraren kontrollera, att ordern om ändrat tågmöte är behörigen affattad innan tågbefälhavaren har rätt att giva klart för avgång å befälhavande stinsen.

Som av detta synes, är det sätt varpå konduktörspersonalen fullgör sitt arbete, synnerligen viktigt även ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med detta för ögonen blir det bestämt förkastligt att som nu sker genom långvarig och olämpligt ordnad tjänstgöring nedsätta eller vedervåga denna personals arbete och iakttagelseförmåga. Ett arbete, som ur trafiksäkerhetssynpunkt fordrar en spänd uppmärksamhet och ett noggrant iakttagande, kan ej utan våda fullgöras i trötthetens tecken av en överansträngd personal.

För åtta år sedan var tågpersonalens tjänstgöring ordnad med vida större hänsyn till deras skyldighet att aktgiva på signaler och andra säkerhetåtgärder. Sedan har trots väsentligt ökad tågintensitet och tåghastighet denna synpunkt av befälet allt mera trängts i bakgrunden, något som ur trafiksäkerhetssynpunkt ej kan annat än skarpt klandras.

Uppgift över antal konduktörer som upprätthålla (tågmästare) tågförarebefattningar vid Statens Järnvägar.

Vid 1:a sektionen tjänstgöra följande konduktörer som (tågmästare) tågförare.....	6 st.
Dessutom finnes 2 snabbgående och 2 andra godståg, jämte en del lokaltåg, som tågförareysslan bestrides av konduktörer.	
Vid 2:a sektionen	4 »
Vid 3:e sektionen bestrider inga konduktörer uteslutande tågförare-tjänst, utan äro turerna så lagda, att de alternera som konduktör och tågmästare. Av de å turlistan uppförda 25 konduktörer tjänstgöra dessa med 45 tåg, därav med 21 tåg som tågförare; skulle man tänka sig en utbrytning ur turerna, torde nog omkring 8 stycken erhålla tågförare-turer.	
Vid 4:e sektionen	1 »
Men kunde enligt filialstyrelsens yttrande flera insättas.	
Vid 5:e sektionen	4 »
Vid 6:e sektionen	4 »
Vid 7:e sektionen	12 »
Dessutom ingå lokal-, person- och godst. i turerna.	Därav 3 st. i Hässleh.
8:e. 5 under vintertidtabellen; medräknas godstågen 1401—1402 Hbf. Gbg. voro 7 behöfliga	7 »
Vid 9:e sektionen	4 »
Vid 10:e sektionen.....	1 »
Vid 11:e. En knr., för en tågm. som är sjuk.....	1 »
12:e sektionen saknas uppg.	
13:e d:o d:o	
Vid 14:e sektionen.....	2 »
Vid 15:e saknas uppg. Ingen tågmästarebefattning upptagen i avlöningsstaten.	
Summa	46 st.

Enligt 1913 års avlöningsstat finnes följande vakanta tågmästare och konduktörsbefattningar:

1:a trafiksektionen	5 tågmästare	2 konduktörer	} 1:a trafik- distriktet.
2:a »	7 »	4 »	
3:e »	0 »	1 »	
	S:ma 12	S:ma 7	
4:e »	1 »	0 »	} II:a d:o
5:e »	5 »	2 »	
6:e »	2 »	0 »	
	S:ma 8	S:ma 2	
7:e »	4* »	1 »	} III:e d:o
8:e »	2 »	1 »	
9:e »	0 »	0 »	
	S:ma 6	S:ma 2	
10:e »	2 »	0 »	} IV:e d:o
11:e »	0 »	0 »	
12:e »	0 »	0 »	
	S:ma 2	S:ma 0	
13:e »	0 »	0 »	} V:e d:o
14:e »	0 »	2 »	
15:e »	0 »	1 »	
	S:ma 0	S:ma 3	
	<u>26</u>	<u>14</u>	»

* 2 ej upptagna i avlöningsstaten.

	Efter 15 år.	
	Begynnelselön Kr.	Slutlön Kr.
Tablå över med oss likställda inom Kungl. Telegraf-, post- och tullverken. Enligt de uppgifter som lämnats oss av nedannämnda funktionärer. Vid Kungl. Telegrafverket, som senast fått sina löner reglerade		
<i>Linjemästare av 1:a lönegrad</i> stationerade i större städer	1,500	2,700
Härtill kommer ett dagtraktamente av kronor 4,50 då tjänsteman tjänstgör 5 kilometer från stationsorten plus beklädnad in natura, samt inkvartering varierande från 15 till 30 procent av fasta lönen.		
<i>Linjemästare av 2:a lönegrad</i> stationerade å landsorten	1,380	2,400
ett fast dagtraktamente av kronor 3,00 för alla tjänstgöringsdagar samt övriga förmåner i likhet med linjemästare av 1:sta lönegrad.		
<i>Linjeförman av 1:a lönegrad</i> stationerade i större städer	1,140	1,800
dagtraktamente under samma förhållande som linjemätare av 1:a lönegraden av kronor 2,50, övriga förmåner lika med linjemästarna.		
<i>Linjeförman av 2:a lönegrad</i> stationerade å landsorten	1,020	1,650
ett fast dagtraktamente av kronor 2,00 under samma förhållande som linjemästarna av 2:a lönegraden samt övriga förmåner lika med linjemästarna.		

	Efter 12 år.	
	Tidsperioden för högsta lönsens erhållande ej bekant.	
	Begynnelselön Kr.	Slutlön Kr.
<i>Vid Kungl. Tullverket.</i>		
<i>Tullvaktmästare</i>	1,400	2,050
beklädnad in natura samt ej obetydliga extra inkomster som hållas strängt hemliga.		
<i>Vid Kungl. Postverket.</i>		
<i>Postvaktmästare</i> (så kallad postiljon) obefordrad	1,200	1,650
<i>Postvaktmästare</i> » befordrad	1,500	1,950
samt ett så kallad ortstillägg indelat i 4 klasser från 50 till 150 kronor.		
beklädnad in natura samt timpenning för dem som tjänstgöra vid resposten, i likhet med trafikavdelningens tågpersonal.		

Malmö den 7 Mars 1913.

Vördsamt

STATSBANORNAS KONDUKTÖRSFÖRENING.

Dess styrelse:

J. Samuelsson.
v. Ordförande.

K. J. S. Liljequist.
Ordf.

J. G. Karlsson.
Sekreterare.

J. E. Quist.
Kassör.

F. Roslund.