

**Nr 86.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar; given Stockholms slott den 5 mars 1915.*

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att besluta de ändringar i avlöningsreglementet den 15 november 1907 för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgå av det vid statsrådsprotokollet fogade förslag till nådig kungörelse i ämnet.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**GUSTAF.**

*Oscar von Sydow.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den  
5 mars 1915.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministeren för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Uppförande  
å ordinarie  
stat av nya  
befattningar  
vid statens  
järnvägar.

I särskilda skrivelser den 24 oktober 1913, den 19 oktober 1914 och den 12 december 1914 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om uppförande å ordinarie stat av åtskilliga nya ordinarie befattningar vid statens järnvägar. I förstnämnda skrivelse gör styrelsen hemställan om inrättande av följande befattningar å ordinarie stat, nämligen *dels* två stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station, *dels ock* följande å den ordinarie staten hittills icke förekommande tjänstekategorier: verkstadskamrer, verkstadsmästare, verkstadsförmän, lokomotivreparatörer, vagnarreparatörer, elektriska reparatörer, signalreparatörer, elektriska underreparatörer, signalunderreparatörer, banvaktsförmän, trädgårdsförmän samt maskinskötare å ångfärja. Skrivelsen den 19 oktober 1914 innefattar framställning om uppförande å ordinarie stat av en lantmätare och i skrivelsen den 12 december 1914 hem-

ställer styrelsen, att å ordinarie stat måtte uppföras *dels* för sektionsledningen två trafikinspektörsbefattningar av 2:a klass, en maskiningenjörsbefattning av 2:a klass och två byråassistentbefattningar, *dels ock* för verkstadstjänsten en maskiningenjörsbefattning av 2:a klass.

Jag skall först till behandling upptaga frågan om uppförande av en lantmätarbefattning å ordinarie stat.

Till en början må därvid erinras, hurusom järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 augusti 1911 hos Kungl. Maj:t gjorde framställning om vidtagande av erforderliga åtgärder i ändamål att underlätta tillgången till erforderliga arbetskrafter för utförande av de vid statens järnvägar förekommande lantmåterigöromålen.

Denna järnvägsstyrelsens framställning var närmast föranledd av de bestämmelser angående lantmätares verksamhetsområde, som meddelats i instruktionen för lantmåteristyrelsen och rikets lantmätare den 22 oktober 1909 och som ansågos verka hinderligt vid utförande av lantmåteriförrättningar för statens järnvägars räkning. Nämda bestämmelser äro intagna i 17 § 2 och 3 mom. av instruktionen. I 2 mom. föreskrives följande.

Vid utfärdande av förordnanden till lantmåteriförrättningar för enskildas räkning eller till sådana förrättningar, som beröra både kronans och enskildas rätt, skall Kungl. Maj:ts befallningshavande ställa sig till efterrättelse vad i stadgan om skiftesverket i riket eller eljest därom finnes föreskrivet.

Förordnandet bör meddelas distriktslantmätaren inom distriktet, därest icke, enligt de allmänna bestämmelser, lantmåteristyrelsen meddelat angående fördelningen av de i länet anställda distriktslantmätares och extra lantmätares tjänstgöringsskyldighet, förrättningen bör uppdragas åt annan lantmätare, i vilket fall förordnandet meddelas den lantmätare, som det enligt samma bestämmelser åligger att verkställa förrättningen.

Berör förrättning två eller flera distrikt eller är densamma eljest sådan att, enligt ovan nämnda allmänna bestämmelser, mer än en lantmätare kan komma i fråga till förordnande eller kan på grund av jäv eller laga förfall förordnande icke av vederbörande lantmätare mottagas, förordne Kungl. Maj:ts befallningshavande så, som skäligt prövas.

Uppstår fråga om förordnande för lantmätare utom länet eller avser förordnande förrättning, som berör mer än ett län eller fordrar särskild sakkunskap, då skall Kungl. Maj:ts befallningshavande, innan för-

Inrättande  
av en  
ordinarie  
lantmätar-  
befattning.

Tidigare åtgärder.

ordnandet utfärdas, underställa frågan lantmäteristyrelsens prövning och beslut. Kungl. Maj:ts befallningshavande, vilken utfärdar förordnande för lantmätare från annat län, bör därom underrätta Kungl. Maj:ts befallningshavande i det län, inom vilket den lantmätare, som erhållit förordnandet, är anställd.

I 3 mom. av nämnda § i instruktionen stadgas, att om lantmätares åtgärd erfordras ensamt för kronans räkning beträffande kungs- och kungsladugårdar eller andra kronan förbehållna hemman och lägenheter, kronoparker, kronan tillhöriga allmänningar eller beträffande civila eller militieboställen antingen för vinnande av framtida säkerhet för deras områden eller för deras utarrendering för kronans räkning eller för deras upplåtande helt eller delvis åt enskilda eller till beredande av annan för statens räkning med dessa egendomar beslutad åtgärd, då skall Kungl. Maj:ts befallningshavande i allmänhet härtill förordna förste lantmätaren, därest den ifrågasatta förrättningen av lantmäteristyrelsen prövas kunna åt honom uppdragas utan hinder för fullgörande av honom i övrigt åliggande tjänstegöromål, men i annat fall, eller, därest på grund av särskild omständighet sådant kan för staten anses förmånligare, skola bestämmelserna i 2 mom. lända till efterrättelse.

I nämnda skrivelse den 9 augusti 1911 utvecklade järnvägsstyrelsen sin ovan antydda mening sålunda:

»Det har visat sig, att statens järnvägars behov av lantmäteribitråde icke kan på fullt tillfredsställande sätt tillgodoses med den omorganisation av lantmäteristaten, som genomförts genom Kungl. Maj:ts nådiga instruktion för lantmäteristyrelsen och rikets lantmätare den 22 oktober 1909. Denna instruktion lägger nämligen hinder i vägen för järnvägsstyrelsen och underlydande distriktsförvaltningar att i den utsträckning, den äldre lantmäteriinstruktionen möjliggjorde, träffa avtal angående lantmateriförrättingars verkställande med den eller de lantmätare, som må anses oförhindrade och särskilt lämpliga för lantmaterigöromål av den beskaffenhet, som vid statens järnvägar huvudsakligen förekommer. Då numera förste lantmätarna författningsenligt äro förhindrade att verkställa lantmateriförrättingar, skulle statens järnvägar i allmänhet nödgas att vända sig till vederbörande distriktslantmätare för erhållande av erforderligt lantmäteribitråde, och då distriktslantmätarna i regel äro fullt sysselsatta med de göromål, som på grund av lantmäteriinstruktionen eller eljest gällande föreskrifter tillhöra dem, bliver följden den, att statens järnvägars lantmateriförrättingar icke kunna utföras med erforderlig skyndsamhet, trots att av vederbörande förrättningsman anlitas medhjälpare i tjänsten.

Huru olägligt detta skall ställa sig för statens järnvägar, torde ligga i öppen dag, om man tänker på det behov, som där allt som oftast förekommer att intaga nya områden, särskilt vid stationsutvidgningar och spåraneläggningar; och erfarenheten har ådagalagt, hurusom dylika utvidgningsarbetens igångsättande avsevärt fördröjts och måst onödigtvis uppskjutas på den grund, att därför behöflig lantmateriförrätting icke i behörig tid påbörjats eller hunnit avslutas.

En annan olägenhet, som den nya organisationen av lantmäteristaten visat sig medföra för statens järnvägar, ligger i nödvändigheten att vid förekommande behov av lantmäteribitråde anlita olika förrättningsmän allt efter de skilda lantmäteridistrikt, som av förrättningarna beröras, i stället för att kunna för detta ändamål vända sig till en eller ett par personer. För statens järnvägar framstår det såsom ett önskemål att särskilt i större samhällen, där marken är högt i pris, få sina bangårdar och vissa andra områden uppmätta medelst noggrannare mätningmetoder, än rikets lantmätare i allmänhet tillämpa eller äro skyldiga att tillämpa, och det har vid dylika tillfällen visat sig vara förenat med svårighet och dryga kostnader att för vinnande av nämnda önskemål å respektive orter träffa särskilda överenskommelser med därför lämpliga personer. Där fråga är om expropriation av mark för anläggning av ny bana eller omläggning av gammal bana till dubbelspårig, lägger väl instruktionen för lantmäteristaten ej hinder i vägen för utverkande av förordnande för en enda förrättningsman även i de fall, då förrättningen berör flera lantmäteridistrikt, men det oaktat torde det mången gång bliva förenat med svårighet för statens järnvägar att erhålla en i dylika arbeten fullt rutinerad förrättningsman, som är oförhindrad att oförtövat handlägga förrättningen; beroende detta förhållande därpå — såsom ovan framhållits — att såväl de ordinarie som de på länen indelade extra lantmätarna i allmänhet äro fullt upptagna med dem enligt gällande instruktion och övriga författningar tillkommande göromål.»

Under framhållande, hurusom den i 17 § av då gällande instruktion för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar den 31 december 1907 styrelsen medgivna rätt att i vissa fall anlita särskilt biträde jämväl i förevarande fall syntes vara tillämplig, hemställde styrelsen, att Kungl. Maj:tt måtte förordna, att, utan hinder av de i 17 § 2 och 3 mom. av instruktionen för lantmäteristyrelsen och rikets lantmätare meddelade bestämmelser, i statens järnvägars tjänst anställd lantmätare måtte kunna förordnas att verkställa förrättning var helst inom riket för statens järnvägars räkning.

Till följd av remiss avgav lantmäteristyrelsen den 8 november 1911 utlåtande häröver. Lantmäteristyrelsen utvecklade därvid fördelarna med avseende å såväl sättet för arbetets utförande som dess skyndsamma bedrivande, vilka skulle stå att vinna genom anställande av särskilda lantmätare för ombesörjande av lantmäteriarbeten för statens järnvägars räkning. Styrelsen anförde vidare, bland annat, följande:

»Omfattningen av de arbeten, varav statens järnvägar hava behov, är enligt lantmäteristyrelsens mening så stor, att det icke kan bliva möjligt för en tjänsteman att medhålla desamma. På grund härav och då ifrågavarande behov, långt ifrån att vara av tillfällig art, tvärtom enligt lantmäteristyrelsens mening kommer att visa tendens till ökning vida utöver vad man nu beräknar, synes det med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke den tilltänkta åtgärden bort gå ut på uppförande redan nu å järnvägsstyrelsens eller statens järnvägars stat av minst en ordinarie befattning. För lantmäteristyrelsens del hade en sådan anordning varit så mycket

mera tilltalande, som antalet ordinarie befattningar inom lantmäteristaten är synnerligen lågt i förhållande till sammanlagda antalet av de arbetskrafter, som erfordras för lantmåteriverksamhetens bedrivande inom landet.

För att statens järnvägar skola vinna det syfte, som med föreliggande framställning avses, är det givetvis angeläget, att den tjänsteman, som anställes, kan vara att påräkna under en längre följd av år. Av vad lantmäteristyrelsen här ovan anfört torde framgå, att verksamheten för en lantmätare i statens järnvägars tjänst bliver begränsad till göromål av särskild art. Han kommer under sin anställning i järnvägens tjänst att på det hela taget vara avlägsnad från de egentliga skiftesgöromålen, och detta förhållande kommer sannolikt, även om han i avseende å tjänstår och meriter formellt likställes med dem, som sysselsätts inom skiftesväsendet, att föranleda honom att jämförelsevis snart söka sig åter till vanlig lantmåteriverksamhet. Uppställas samtidigt, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit, för den ifrågasatta anställningen såsom extra ordinarie tjänsteman i statens järnvägars tjänst samma kompetensvillkor, som gälla för befordran till distriktslantmätare, är det givetvis desto mindre förhoppning att få behålla lantmätaren under en längre följd av år.»

Genom nådig kungörelse den 8 november 1912 förordnade Kungl. Maj:t sedermera, bland annat, att, utan hinder av bestämmelserna i 17 § 2 och 3 mom. i instruktionen för lantmäteristyrelsen och rikets lantmätare den 22 oktober 1909, av järnvägsstyrelsen anställd extra lantmätare finge förordnas att var som helst inom riket verkställa förrettning, som av statens järnvägar påkallades, samt att vad i förenämnda instruktion funnes stadgat rörande extra lantmätare med arvode enligt gällande avlöningsstat för lantmäteristaten i orterna i tillämpliga delar skulle gälla extra lantmätare, som anställdes av järnvägsstyrelsen.

Den sålunda träffade anordningen har, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, medfört önskad verkan, i det att de flesta av de vid statens järnvägar förekommande lantmåteriarbetena i regel sedermera utan tidsutdräkt kunnat utföras.

På extra ordinarie stat hos styrelsen finnas för närvarande anställda en för dylika göromål kvalificerad tjänsteman, dessförinnan extra lantmätare i lantmäteristaten, samt en dennes medhjälpare i tjänsten, lantmåteriauxskultant i samma stat.

Båda hava avlagt lantmåteriexamen samt äro antagna vid statens järnvägar mot månadsarvoden, för närvarande uppgående till 475 kronor, respektive 300 kronor, samt med ömsesidig uppsägning, för den förre av sex och för den senare av två månader. Båda åtnjuta dessutom förmånen av resekostnads- och traktamentsersättning enligt fjärde klassen i gällande resereglemente, men äga däremot icke rätt att för verkställda förrettningar uppbära särskild ersättning enligt lantmåteritaxan.

»För att styrelsen allt framgent skall kunna påräkna lämpliga lantmätare vid statens järnvägar, har styrelsen ansett erforderligt att, till en början, åtminstone ledaren av lantmäteriarbetena beredes möjligheter att erhålla ordinarie anställning å statens järnvägars stat. Härvid följer styrelsen endast den sedan lång tid tillbaka vid statsbanorna tillämpade regeln, att genom ordinarie anställning vid verket fästa de befattningshavare, av vilka stadigvarande behov förefinnes, vilket på grund av hittills vunnen erfarenhet bliver förhållandet i detta fall.

Gällande nådiga avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar upptager emellertid ingen lantmätartjänst. På grund av den särställning, en sådan tjänsteman skulle komma att intaga vid statens järnvägar, har styrelsen ej heller kunnat inordna honom under någon av de befattningar, som redan finnas vid styrelsen eller distrikten. Arten av hans arbete tillhör otvivelaktigt en distriktstjänstemans, enär han huvudsakligen utför sådana göromål, som tidigare verkställts på föranstaltande av de styrelsen underlydande distriktsförvaltningarna, deras ledamöter, framför allt bandirektörerna, eller de dessa underställda baningenjörerna, men då det sannolikt åtminstone icke inom närmaste tiden bliver behöfligt att vid statens järnvägar hava tillgång till mer än en tjänsteman med en distriktslantmätare i lantmäteristaten motsvarande åligganden, torde han lämpligen böra tillhöra styrelsens tjänstemän. Den grupp tjänstemän, han då på grund av sin tjänsteställning i lantmäteristaten torde komma närmast, är befattningen såsom byråingenjör av 1:a klass.

En distriktslantmätares sammanlagda löneinkomster äro ju högst variabla, men stanna, enligt vad styrelsen inhämtat, vid i medeltal 6,500 kronor om året, vilket belopp väl svarar mot det byråingenjör av 1:a klass tillkommande arvode med ersättning för bostad och bränsle av lägst 5,700 kronor och högst 6,600 kronor. Härvid är dock att märka, att i den för en lantmätare här ovan beräknade inkomsten av 6,500 kronor ingår skyldigheten för denne att själv hålla erforderliga mätinstrument, arbetsrum, papper och dylikt.»

Beträffande sättet för den föreslagna befattningens tillsättande, kompteusvillkor m. m. yttrar sig järnvägsstyrelsen sålunda:

»Enligt nådiga instruktionen för lantmäteristyrelsen och rikets lantmätare den 22 oktober 1909 tillsättes distriktslantmätare av Kungl. Maj:t. Den med distriktslantmätare likställda lantmätaren å statens järnvägars stat torde därför även, i likhet för övrigt med byråingenjör av 1:a klass med flera, böra tillsättas genom konstitutorial av Kungl. Maj:t på förslag av styrelsen.

Då denue tjänsteman i lantmäteritekniskt hänseende allt fortfarande torde böra vara underställd lantmäteristyrelsen, anser styrelsen, att av honom icke be-

höver fordras högre kunskaper än för distriktslantmätare är föreskrivet. I detta avseende får styrelsen därför i underdånighet hemställa, att i § 29 i förenämnda nådiga instruktion måtte stadgas, att lantmätare skall hava avlagt de examina och fullgjort vad i gällande instruktion för lantmäteristylelsen och rikets lantmätare föreskrives för anställande såsom distriktslantmätare.

I fråga om semester och annan tjänstledighet synes lantmätaren däremot helt böra likställas med byråingenjör av 1:a klass.

Tidigare har styrelsen omnämnt nådiga kungörelsen av den 8 november 1912 angående anställandet av en extra lantmätare i statens järnvägars tjänst. Denna kungörelse torde fortfarande böra gälla för möjliggörande för styrelsen, då så visar sig erforderligt, att jämte den på ordinarie stat uppförde lantmätaren även kunna hava hos styrelsen anställd extra lantmätare.»

Med stöd av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen sådan ändring i den för styrelsen fastställda lönestat, att däri varder från och med ingången av år 1916 införd en lantmätarbefattning i samma lönegrad som byråingenjör av 1:a klass.

Utlåtande av  
lantmäteri-  
styrelsen.

Till följd av remiss har lantmäteristylelsen den 20 januari 1915 avgivit utlåtande häröver.

Lantmäteristylelsen anför därvid, att järnvägsstyrelsens nu föreliggande framställning åsyftar förverkligande av det önskemål, lantmäteristylelsen redan i sitt ovan omförmälda utlåtande av den 8 november 1911 uttalat. Lantmäteristylelsen framhåller därjämte, att bifall till järnvägsstyrelsens framställning redan vid innevarande års riksdag är en förutsättning för, att järnvägsstyrelsen skall äga utsikt att för framtiden få behålla den i dess tjänst nu anställde extra lantmätaren, vilken ända sedan den 29 mars 1913 innehaft förordnande vid statens järnvägar.

På grund av vad sålunda anförts har lantmäteristylelsen tillstyrkt, att en lantmätarbefattning uppföres å järnvägsstyrelsens stat.

Beträffande avlöningsförmånerna för innehavaren av den frågasatta nya befattningen har lantmäteristylelsen yttrat följande:

»Järnvägsstyrelsen har föreslagit enahanda avlöning som för byråingenjör av 1:a klass eller löneförmåner, inberäknat ersättning för bostad och bränsle, till belopp av lägst 5,700 kronor och högst 6,600 kronor, och har till stöd härför anförts, att en distriktslantmätares sammanlagda löneinkomster, som visserligen vore högst variabla, stannade vid i medeltal 6,500 kronor om året, varvid avdrag emellertid icke skett för distriktslantmätaren åliggande skyldighet att själv hålla erforderliga instrument, arbetsrum och dylikt.

I likhet med järnvägsstyrelsen håller lantmäteristylelsen före, att det ställer sig svårt att någorlunda exakt angiva, vad som i genomsnitt kan anses utgöra



en distriktslantmätares behållna årsinkomst. Den av statsmedel utgående lönen utgör 2,000 kronor med tre ålderstillägg à 400 kronor vardera. Den av statsmedel utgående avlöningen bör därför i medeltal beräknas till ett belopp något högre än 2,400 kronor. Vad angår den inkomst, en distriktslantmätare kan bereda sig genom arvode enligt den av Kungl. Maj:t fastställda nådiga taxan på arvode för förrättningar eller för uppdrag, beträffande vilka det står distriktslantmätare fritt att träffa överenskommelse om arvodet, är denna inkomst beroende på personlig kapacitet och åtskilliga andra förhållanden, som äro rätt olika inom landets skilda delar.

För att de åligganden, som komma att åtfölja den ifrågasatta befattningen, skola bli fullgjorda på ett tillfredsställande sätt, fordras enligt lantmäteristyrelsens mening, att befattningen bliver besatt med en lantmätare, som i lantmäteritekniskt hänseende har något större insikter och erfarenhet, än som i allmänhet besittas av dem, vilka för närvarande stå i tur att befordras till distriktslantmätare, samt att den blivande befattningshavaren gjort sig känd för drift samt visat någon förmåga att organisera och leda arbeten. Det ligger emellertid nära till hands antaga, att en dylik person icke blott har goda utsikter att med framgång tävla om befordran till distriktslantmätare utan även kan hysa förhoppning om vidare befordran inom lantmäteristaten, särskilt till förste lantmätare. Den verksamhet, som väntas den blivande innehavaren av en befattning av ifrågasatt slag, är visserligen i åtskilliga avseenden krävande. Detta förhållande utesluter emellertid icke, att densamma kommer att bli rätt ensidig. Innehavaren kommer att på det hela taget vara avlägsnad från de egentliga skiftesgöromålen, och detta jämte andra förhållanden samverka därhän, att han, så vitt nu kan bedömas, måste räkna med att han vid antagandet av den ifrågasatta tjänsten lämnar åsido alla förhoppningar om vidare befordran inom lantmäteristaten såväl vad angår distriktslantmätartjänster som högre befattningar. På grund av nu angivna förhållanden anser lantmäteristyrelsen, att den föreslagna avlöningen snarare är för låg än motsatsen.

På sätt ovan framhållits håller lantmäteristyrelsen före, att statens järnvägars behov av lantmäteribitråde är rätt ansevärt, och enligt styrelsens uppfattning finnes anledning antaga, att statens järnvägar komma att finna det med sin fördel förenligt att småningom anställa ett icke alltför ringa antal lantmätare. Järnvägsstyrelsens uppfattning synes även gå i samma riktning. Härom vittnar dess förslag, att ovanberörda kungörelse fortfarande bör gälla för att göra det möjligt för järnvägsstyrelsen att, då det visar sig erforderligt, kunna hava även extra lantmätare anställd. För ytterligare belysning i ämnet kan meddelas, att år 1901 voro 240 lantmätare anställda i den preussiska järnvägsförvaltningens tjänst. Enligt lantmäteristyrelsens mening saknas det icke helt och hållet anledning antaga, att förhållandena inom en icke allt för långt avlägsen framtid komma att utveckla sig därhän, att statens järnvägars lantmäteriarbeten och därför erforderlig lantmäteripersonal komma att nå den omfattning, att det bliver nödvändigt att giva ledaren av dessa arbeten ställning av chef, och när utvecklingen kommit därhän, torde hinder icke heller möta att bereda honom den förbättring i avlöningshänseende, som den ökade betydelsen av hans åligganden då kan anses betinga. För närvarande finner sig lantmäteristyrelsen emellertid kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag jämväl vad angår avlöningsförmånerna.»

Departements-  
chefen.

Det torde vara ovedersägligt, att behov av biträde av lantmätare vid statens järnvägar i stor utsträckning föreligger. Dylikt biträde erfordras sålunda för uppmätning och kartläggning av mark, som är avsedd att exproprieras eller på annat sätt förvärvas för anläggning av nya järnvägslinjer och dubbelspår, utvidgningar av bangårdar och stationsområden, eller då det gäller gränsutstakningar och rågångsregleringar m. m. Redan i järnvägsstyrelsens framställning av den 9 augusti 1911 blev också påvisat, att, därest dessa lantmåterigöromål skulle kunna skötas med tillbörlig skyndsamhet och på ett i övrigt ändamålsenligt sätt, göromålens handhavande ovillkorligen krävde anställande av en särskild lantmätare vid statens järnvägar. Såsom av det ovan anförda framgår, ifrågasatte också lantmåteristyrelsen redan i sitt utlåtande av den 8 november 1911 att minst en ordinarie lantmätarbefattning borde uppföras å statens järnvägars ordinarie stat, enär statens järnvägars behov av biträde av lantmätare, långt ifrån att vara av tillfällig art, enligt styrelsens mening tvärtom komme att visa tendens till ökning vida utöver vad man då beräknade. Lantmåteristyrelsen betonade i samma utlåtande jämväl, att järnvägsstyrelsens då föreliggande förslag om anställande av en extra lantmätare i statens järnvägars tjänst borde betraktas endast såsom en förberedande åtgärd i syfte att vinna erfarenhet om lämpligaste sättet för ett framtida tillgodoseende av järnvägsstyrelsens behov av lantmåteribiträde.

För mig står det också klart, att de arbeten vid statens järnvägar, för vilkas utförande medverkan av lantmätare kräves, med hänsyn till beskaffenhet och mängd ingalunda äro mer eller mindre tillfälligt återkommande utan ständigt pågå och med järnvägsnätets fortgående utvidgning enligt sakens natur framdeles alltjämt torde komma att ökas. Det lärer därför utan vidare kunna tagas för visst, att stadigvarande behov av en lantmätarbefattning hos statens järnvägar kommer att förefinnas. I betraktande härav och då lantmåterigöromålen vid statens järnvägar hava den omfattning, att de fullt kräva sin man och därutöver nödvändiggjort anställande av ett biträde åt arbetenas ledare, kan jag icke finna det annat än lämpligt och av förhållandena betingat, att ordinarie anställning beredes denne.

Mot järnvägsstyrelsens förslag att hänföra ifrågavarande befattningshavare till styrelsens och ej till distriktens tjänstemän har jag ej någon erinran att göra.

Vad angår den avlöning, som bör beredas lantmätaren vid statens järnvägar, har man vid bedömande av denna fråga i första hand att

taga hänsyn till den grundliga utbildning i sitt fack och den personliga duglighet, han bör besitta. Därjämte bör man beakta å ena sidan de befordrings- och inkomstmöjligheter, som skulle förelegat för honom, därest han ägnat sig åt verksamhet inom lantmäteristaten, och å andra sidan det sakförhållandet, att han vid längre tids kvarblivande i statens järnvägars tjänst, på grund av arbetets ensidighet samt omöjligheten att vidare förvärva meriter i fråga om skiftesgörömol och dylikt, icke torde kunna påräkna befordran inom lantmäteristaten. Det synes mig på de av myndigheterna härutinnan anförda grunder fullt skäligt, att de föreslagna löneförmånerna tillerkännas lantmätaren samt att han således jämnställes med byråingenjör av 1:a klass och erhåller ett arvode, inberäknat ersättning för bostad och bränsle, av lägst 5,700 kronor och högst 6,600 kronor. Därav skulle icke föranledas någon ökad kostnad för statsverket, då den nuvarande extra lantmätaren hos statens järnvägar, såsom ovan angivits, redan nu uppbär årligt arvode till belopp av 5,700 kronor.

Vad järnvägsstyrelsen föreslagit beträffande kompetensvillkor och sättet för befattningens tillsättande samt om semester och tjänstledighet för dess innehavare föranleder ingen erinran från min sida.

Jag övergår nu till redogörelse för järnvägsstyrelsens ovan omförmälda skrivelse den 24 oktober 1913. Såsom jag redan nämnt, innefattar denna skrivelse framställning om uppförande å ordinarie stat av dels två stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station, dels ock följande kategorier tjänstemän, nämligen verkstadskamrer, verkstadsmästare, verkstadsförmän, lokomotivreparatörer, vagnreparatörer, elektriska reparatörer, signalreparatörer, elektriska underreparatörer, signalunderreparatörer, banvaktsförmän, trädgårdsförmän samt maskinskötare å ångfärja.

Järnvägsstyrelsen har i nämnda skrivelse därjämte på anförda grunder ifrågasatt, att i den av Kungl. Maj:t för varje år för statens järnvägar fastställda avlöningsstaten finge, inom gruppen tjänstemän av lägre grad, upptagas jämväl andra tjänstebefattningar än de i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar omförmälda, under förutsättning att för dessa nya befattningshavare bestämdes arvoden till sådana belopp, som i nämnda avlöningsreglemente fastställts för befattningar med motsvarande tjänsteställning.

Slutligen har järnvägsstyrelsen i samma skrivelse föreslagit förhöjning av löneförmånerna för stationsinspektorer å stationer av 4:de klass A och B samt för stationsmästare.

**Järnvägs-  
styrelsens  
framställ-  
ning den 24  
oktober  
1913.**

Sedan styrelsens ifrågavarande framställning överlämnats till den av Kungl. Maj:t den 6 mars 1914 tillsatta kommittén med uppdrag att avgiva yttrande och förslag beträffande reglering av avlöningsförhållanden för tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar m. m., har kommittén i skrivelse den 21 november 1914 yttrat sig beträffande omförmälda förslag om vissa befattningars uppförande å ordinarie stat, var emot kommittén förmäلت sig ännu icke kunna uttala sig beträffande övriga delar av framställningen. I anledning av kommitténs yttrande har järnvägsstyrelsen sedermera avgivit utlåtande.

*Två nya stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station.*

Vad angår de föreslagna stationsinspektorsbefattningarna å 3:e klassens station anför järnvägsstyrelsen uti ifrågavarande skrivelse följande:

»De två nya stationsinspektorsbefattningarna å 3:e klassens stationer erfordras för statens järnvägars station i Nyköping samt Trällebogs ångfärjestation.

Förstnämnda station torde komma att öppnas för trafik i slutet av år 1913. Med hänsyn till stadens storlek och stationens belägenhet på den framtida huvudförbindelsen mellan Stockholm och södra Sverige lärer det vara ställt utom tvivel, att trafiken vid stationen kommer att bli va den betydelse, att stationen bör bli likställd med 3:e klassens stationer i allmänhet.

Trällebogs ångfärjestation har inrättats i samband med öppnandet för trafik den 7 juli 1909 av ångfärjeförbindelsen till Sassnitz, men har stationen ännu icke blivit tilldelad någon viss klass utan förestås av en förste stationsskrivare. Sedan numera erfarenhet vunnits därom, att rörelsen därstädes är stadd i stadig utveckling och i det närmaste av samma omfattning som vid den till 3:e klassens stationer hänförda Malmö ångfärjestation, anser styrelsen tiden vara inne att stationen likställas med nyssnämnda station och sålunda erhåller en stationsinspektör å 3:e klassens station såsom föreståndare.»

*En kamrer vid centralverkstaden.*

Vidkommande därefter den föreslagna kamrerbefattningen vid statens järnvägars centralverkstad i Örebro yttrar sig styrelsen sålunda:

»Då centralverkstaden år 1900 anlades, ställdes densamma i administrativt hänseende under distriktsförvaltningen vid II distriktet; och var sålunda maskindirektören i Göteborg föredragande inom därvarande distriktsförvaltning i ärenden rörande centralverkstaden. Vid omregleringen av distriktet med ingången av år 1902 kom centralverkstaden att tillhöra I distriktet. Den 24 januari samma år förordnade Kungl. Maj:t, att dåvarande föreståndaren för centralverkstaden skulle tills vidare i maskindirektörens vid I distriktet ställe utöva högsta ledningen av centralverkstaden och vara föredragande i distriktsförvaltningen i Stockholm i ärenden rörande verkstaden, och utfärdade järnvägsstyrelsen med anledning därav den 2 maj 1902 detaljerade bestämmelser angående verkstadens ledning samt beträffande bokförings- och förrädsväsendet vid densamma. Dessa bestämmelser, vilka ännu äro gällande, innefatta i huvudsak följande.

Centralverkstadens inkomster och utgifter redovisas summariskt i I distriktets maskinavdelnings räkenskap, dock så att centralverkstadens inkomster och ut-

gifter för varje månad kunna särskiljas. Avlöningslistor och räkningar för centralverkstaden, vilkas belopp utbetalas genom I distriktets kassa, godkännas av verkstadschefen. Av centralverkstaden för distriktet utförda reparationsarbeten påföras respektive distrikt, varvid beloppet ökas med så stor procent av arbetslönerna, som erfordras för att täcka centralverkstadens allmänna omkostnader, och utfärdas s. k. distriktsräkningar häröver direkt av verkstadschefen.

Beträffande förrådstjänsten vid centralverkstaden gäller, att under huvudförrådet i Stockholm finnes ett filialförråd i Örebro, vars förrådsbehållning uppföres i särskild kolumn i I distriktets förlagsrapport. Verkstadschefen uppgör och insänder till distriktsförvaltningen vid I distriktet de årliga behovsrapporterna för centralverkstaden, vilka sedan av distriktsförvaltningen överlämnas till styrelsen i sammanhang med distriktets egna.

Genom nådig kungörelse den 18 december 1903 förordnade Kungl. Maj:t, att centralverkstaden från och med ingången av år 1904 skulle förvaltas av en maskindirektör med den befogenhet beträffande centralverkstaden, som enligt instruktionen tillkommer maskindirektör å distrikt. Någon ändring i ovannämnda bestämmelser angående centralverkstadens bokförings- och förrådsväsende ansågs emellertid därvid icke böra göras.

Den mera självständiga ställning, som centralverkstaden på grund av gällande nådiga instruktion intager från och med år 1908, föranledde järnvägsstyrelsen att taga under omprövning, huruvida icke tiden vore inne att skilja centralverkstaden från I distriktet även i avseende på redovisningen, men ansåg styrelsen, att härmed kunde anstå till dess då planerade utvidgningar vid verkstaden kommit till stånd.»

I detta sammanhang ber jag få nämna, att riksdagens revisorer redan år 1907 påyrkade införande av särskild bokföring för denna verkstad. I sin till 1909 års riksdag avgivna berättelse upprepade revisorerna detta yrkande och framhöllo därvid, att en särskild bokföring för centralverkstaden måste anses påkallad ur såväl ordnings- som kontrollsynpunkt.

Riksdagens  
revisorer  
1908.

I det yttrande, järnvägsstyrelsen den 19 januari 1909 i anledning härav avgav, redogjorde styrelsen utförligt för, huru bokföringen vid centralverkstaden var ordnad, och hemställde styrelsen på anförda skäl, att någon ändring uti den i berörda avseende tillämpade praxis tillsvidare icke måtte vidtagas.

Järnvägs-  
styrelsens  
yttrande.

Även de av Kungl. Maj:t förordnade överrevisorerna vid statens järnvägar hava emellertid uppmärksammat behovet av, att för centralverkstaden infördes ett självständigt bokförings- och förrådsväsende.

Överreviso-  
rerna 1909  
och 1913.

Sälunda framställde överrevisorerna i sin berättelse för år 1909 vissa önskemål beträffande verkstadsbokföringen. Överrevisorerna ansågo det i synnerhet oegentligt, att centralverkstadens räkenskaper och förråd ingingo i första distriktets och upptogos i dess redovisningar, ehuru ledningen av verkstaden var omedelbart underställd järnvägsstyrelsen. Överrevisorerna framhöllo att, då verkstaden redan nått en betydande

omfattning, det syntes överrevisorerna, som om en särskild bokföring måste anses påkallad ur såväl ordnings- som kontrollsynpunkt.

I sitt svar på överrevisorernas framställning förklarade järnvägsstyrelsen, att den icke ansåg tidpunkten vara inne för införande av ett självständigt bokförings- och förrådsväsende för centralverkstaden, så mycket mindre som man hade för avsikt att inom kort vidtaga en tidsenlig förändring av statens järnvägars såväl bokföringssystem som förrådsväsende.

I sin berättelse för år 1913 hava överrevisorerna framhållit, att ny littereringstabell sedermera utfärdats och är gällande från och med år 1911. Bokföringen hade därigenom blivit i mångt och mycket förändrad. Nya bestämmelser för förrådstjänsten hade sedan ett par år tillbaka prövats. Enligt överrevisorernas förmenande syntes den erfarenhet, som järnvägsstyrelsen sade sig vilja avvakta, vara vunnit, så att centralverkstaden, som på de senare åren i flera hänseenden undergått betydande utvidgningar, kunde i bokförings- och förrådshänseende utbytas ur första distriktet.

Jag återgår nu till järnvägsstyrelsens framställning, uti vilken i förevarande avseende ytterligare anföres följande:

Järnvägs-  
styrelsen.

»Ehuru styrelsen hittills ansett den ifrågasatta anordningen med ett självständigt bokförings- och förrådsväsende vid centralverkstaden icke vara av förehållandena påkallad, har styrelsen med hänsyn till den utveckling centralverkstaden numera vunnit, kommit till den uppfattningen, att berörda förändring lämpligen bör genomföras. Till belysning av centralverkstadens utveckling sedan år 1907, då riksdagens revisorer funno sig föranlättna att påyrka införande av särskild bokföring för denna verkstad, meddelas nedanstående siffror.

	1907	1912
	cirka kronor.	cirka kronor.
Förrådsbehållning den 31/12 .....	521.000	1,255.000
Bokslutet, påbörjade arbeten den 31/12 .....	270,000	503.000
Anställd personal den 31/12 .....	429	901
Omsättning av materialier och effekter i medeltal per månad under året	63.000	157.000
Avlöning till verkstadspersonal i medeltal per månad under året .....	33,000	85,000
Använda materialier och utbetalade avlöningar .....	1.050,000	2.617,000
Allmänna omkostnader (s. k. verkstadsvinst) .....	180.000	404,000
Tillverkningar och reparationer debiterade distrikten .....	1.000,000	2.609,000
Tillverkningar för eget förråd .....	244,000	444,000
Värdet av centralverkstadens inventarier.....	632.000	1,446,000

Särskiljandet av centralverkstadens bokförings- och förrådsväsende från I distriktet medför emellertid behovet av att vid nämnda verkstad anställa en med bokföring och förrådsväsende fullt förtrogen befattningshavare med viss högre tjänsteställning. Ehuru å varje distrikt finnes, förutom en distriktskamrerare, jämväl en förrådsförvaltare, anser styrelsen det icke för närvarande vara behöfligt att vid centralverkstaden anställa mer än en person för att, med den begränsning, som ur kontrollsynpunkt är nödvändig, leda och närmast under verkstadschefen ansvara för såväl bokförings- som förrådsgöromålen.

Med hänsyn därtill att det ansvar, som kommer att påvila en dylik tjänsteman, fullt kan jämföras med det, som åligger distriktskamrerare och förrådsförvaltare å distrikten, anser styrelsen, att han bör benämnas verkstadskamrerare samt erhålla arvode lika med nyssnämnda tjänstemän eller lägst 3,900 högst 4,800 kronor.»

Frågan, huruvida icke vid statens järnvägars verkstäder borde inrättas förmansbefattningar å ordinarie stat, har vid skilda tillfällen behandlats och senast av 1906 års lönerogleringskommitté, som i sitt betänkande anförde följande:

*Verkstads-  
mästare och  
verkstads-  
förmän.*

»För närvarande gäller, att endast undantagsvis ordinarie personal, tillhörande nuvarande betjäningssklass, tjänstgör å verkstäderna, utan är så gott som hela verkstadspersonalen anställd å extra stat. De förmän å ordinarie stat, som för närvarande uteslutande hava sin tjänstgöring förlagd till verkstäderna, tillhöra alla tjänstemannaklassen och utgöras av ett mindre antal verkstädare och underingenjörer. Ehuru kommittén för sin del finner det ur åtskilliga synpunkter lämpligt, att underbefäl å ordinarie stat erhöles anställning å verkstäderna, anser sig kommittén dock ej böra föreslå några särskilda befattningar för ifrågasvarande ändamål, då nämligen saken synes kunna ordnas så, att ordinarie personal, tillhörande någon av de i kommitténs förslag till lönestat förekommande befattningarna lokomotivmästare, vagnförmän och stallförmän, placeras till tjänstgöring å verkstäderna.»

1906 Års löne-  
reglerings-  
kommitté.

Järnvägsstyrelsen yttrar sig i föreliggande skrivelse sålunda:

*Järnvägs-  
styrelsen.*

»Då styrelsen icke funnit den av 1906 års kommitté antydda utvägen tilltalande, har styrelsen, för att i möjligaste mån bereda ifrågasvarande kategorier av tjänstemän en fastare anställning, bestämt, att de må kunna antagas såsom extra ordinarie tjänstemän.

Under år 1912 voro i medeltal i extra ordinarie tjänst anställda 54 verkstadsmästare och 22 verkstadsförmän.

Med hänsyn till den ansvarsfulla tjänst, som åligger ifrågasvarande mästare och förmän, anser järnvägsstyrelsen emellertid, att åt dem snarast bör beredas ordinarie anställning, och böra de lämpligen benämnas verkstadsmästare, respektive verkstadsförmän, med arvode, verkstadsmästarna lägst 1,500 högst 2,400 kronor och verkstadsförmän lägst 1,200 högst 1,800 kronor.»

Beträffande järnvägsstyrelsens framställning i avseende å verkstadsförmännen har dåvarande byrådirektören S. Bergelmer uttalat skiljaktig mening och därvid anför:

*Skiljaktig  
mening inom  
järnvägs-  
styrelsen.*

»Beträffande de föreslagna verkstadsförmännen anser jag det vara en mycket betänklig sak att få in i löneklassen en förmansgrad med helt annan avlöning än övriga förmansgrader.

Det torde nämligen böra erinras om, att före år 1909 nuvarande extra ordinarie verkstadsmästare och extra ordinarie verkstadsförmän hade samma benämning eller verkstadsförmän. I februari 1909 bestämde emellertid järnvägsstyrelsen, att de förmän, som hade befäl över mer än 25 man, skulle benämnas mästare (filarmästare, plåtslagarmästare o. s. v.), men övriga fortfarande benämnas förmän. Lönerna för dessa extra ordinarie tjänstemän bestämdes emellertid icke av järnvägsstyrelsen utan överläts till vederbörande maskindirektör att bestämma lönen, som den 1 februari 1913 varierade för verkstadsmästare mellan 2,100 och 3,420 kronor per år och för verkstadsförmän mellan 1,774 kronor och 2,760 kronor. Flera verkstadsförmän hava därför högre avlöning än en hel del verkstadsmästare. Därjämte torde bemärkas, att såväl verkstadsförmän som verkstadsmästare hava alldeles likartad sysselsättning och subordonera direkt under verkstadsföreståndaren. Det inträffar därför i regel aldrig, att en verkstadsmästare för befäl över en verkstadsförmän.

Under år 1912 funnos 22 verkstadsförmän men den 1 februari 1913 endast 14 stycken, därav 3 ständigt sjuka och en invalid. Av dessa föreslås nu 6 till ordinarie verkstadsförmän, och äro av desamma 2 placerade på V distriktet, 1 på IV distriktet, 1 på II distriktet och 2 på centralverkstaden. Å III distriktet finnas numera inga verkstadsförmän utan endast verkstadsmästare. Å verkstäderna i Göteborg, Notviken, Boden och Östersund finnas ej heller numera några verkstadsförmän, vilket även är förhållandet å Liljeholmens verkstad, om man bortser från de tre ständigt sjuka verkstadsförmännen, som äro där placerade.

Med hänsyn till vad jag ovan anfört, finner jag det därför icke tillräckligt utrett, huruvida verkligen ett behov av ordinarie verkstadsförmän föreligger eller huruvida icke de 6 verkstadsförmän, som nu föreslås till ordinarie, jämväl kunna benämnas verkstadsmästare och då såsom sådana erhålla en mot deras nuvarande avlöning svarande löneklass, vilket mycket väl skulle gå för sig, synnerligast som av de 6 verkstadsförmän, som nu föreslås till ordinarie, 4 vore avsedda att tilldelas en lön av 1,800 kronor och 2 en lön av 1,500 kronor, vilka löneklasser ju jämväl förekomma för verkstadsmästare.

Jag anser därför, att befattningen verkstadsförmän bort ur förslaget utgå, varigenom ovannämnda olägenhet att få in i löneskalan en förmansgrad med helt annan avlöning än övriga förmansgrader bleve undanröjd.»

Lokomotiv-  
reparatörer  
och vagn-  
reparatörer.

Beträffande lokomotivreparatörer och de med dem jämförliga vagnreparatörerna utgöras de, anför järnvägsstyrelsen vidare, av yrkes-skickliga verkstadsarbetare, som äro placerade, lokomotivreparatörerna å större lokomotivstationer och vagnreparatörerna å en del bangårdar, där större antal persontågsätt klargöras. Dessa reparatörers åliggande är att avhjälpa sådana fel och skador å lokomotiv och vagnar, som kunna verkställas utan att materielen fördenskull behöver intagas i verkstad.

1906 års löne-  
reglerings-  
kommitté.

Angående lokomotivreparatörernas anställande å ordinarie stat har 1906 års löne-regleringskommitté uttalat sig och därvid anfört följande.



I anledning av en från ifrågavarande befattningshavare till kommittén ingiven framställning, att de måtte bliva överflyttade å ordinarie stat, anförde kommittén, att då deras tjänstgöring vore särskilt ansträngande dels på grund av själva beskaffenheten av deras arbete, som ofta måste utföras å svårtillgängliga ställen å lokomotiven, och dels så tillvida, att ingripande från deras sida kunde påfordras å alla tider på dygnet, det syntes vara av vikt, att till utförande av berörda syssla endast användes jämförelsevis ungt folk vid full vigör. Vid sådant förhållande borde det, enligt kommitténs åsikt, medföra en del olägenheter att å ordinarie stat överflytta dylik personal, som med tilltagande ålder bliver mindre lämplig att utföra omförmålda sysslor.

Kommittén fann sig fördenskull förhindrad att avgiva något förslag i den angivna riktningen. Däremot syntes intet hinder möta att från lokomotivreparatörernas klass rekrytera stallförmännen ävensom maskin- och pannskötarna. För övrigt återstode alltid för äldre lokomotivreparatörer den utvägen att återgå till arbete i statens järnvägars verkstäder.

Järnvägsstyrelsen yttrar nu i detta ämne följande:

Järnvägs-  
styrelsen.

»De av kommittén anförda skälen mot ifrågavarande personalgrupps anställande å ordinarie stat finner järnvägsstyrelsen icke hållbara. Beträffande all personal, vilkens tjänst huvudsakligen består av kroppsarbete, är det av stor vikt, att den befinner sig vid full kroppslig vigör, men lika tydligt synes det järnvägsstyrelsen vara, att den minskning i den kroppsliga vigören, som enligt naturens ordning med tilltagande ålder måste inträffa för alla, icke bör tagas i räkningen beträffande *endast* ifrågavarande personalgrupper och därigenom anses utgöra ett hinder för dem att komma i åtnjutande av de förmåner, som ordinarie anställning medför. Sådan hänsyn har ej heller tagits till andra stora personalgrupper, såsom lokomotivförare och lokomotiveldare, vagnskötare m. fl., av vilka full kroppslig vigör under hela deras tjänst ävenledes måste fordras.

I den händelse styrelsens förslag i nu omhandlade avseende vinner bifall, synes det styrelsen lämpligt, att lokomotivreparatör i löneavseende jämnställes med den personalgrupp, som omfattar stallförmän m. fl. med arvode av lägst 1,020 högst 1,500 kronor, samt att vagnreparatör likställes med den personalgrupp, som omfattar lokomotiveldare, vagnskötare m. fl. med arvode av lägst 900 högst 1,380 kronor.»

I samma tjänsteställning som ovannämnda lokomotivreparatörer och vagnreparatörer finnas vid statens järnvägar å extra stat anställda en del befattningshavare, vilkas upptagande på ordinarie stat jämväl synes järnvägsstyrelsen önskvärt, nämligen elektriska reparatörer, signalreparatörer, elektriska underreparatörer och signalunderreparatörer.

Elektriska  
reparatörer,  
signalrepara-  
törer, elek-  
triska under-  
reparatörer  
och signal-  
underrepara-  
törer.

I avseende å dessa befattningshavare anför järnvägsstyrelsen:

»Av ifrågavarande personalgrupper åligger det de elektriska reparatörerna och underreparatörerna att utföra elektriska anläggningar av olika slag, såväl belysnings- och kraftanläggningar som telefon- och telegrafanläggningar, att verkställa förekommande reparationer å dessa anläggningar samt att, allteftersom den beslutade elektriska driften kommer till utförande, dels utöva tillsyn och

verkställa reparationer å de elektriska ledningarna, dels, på samma sätt som nu beträffande ånglokomotiven med lokomotivreparatörerna är förhållandet, utföra det löpande underhållet av de elektriska lokomotiven under deras tjänstgöring.

Skillnaden mellan befattningen såsom elektrisk reparatör och elektrisk underreparatör är den, att av den förra kategorien fordras sådan kunskap och skicklighet, att viktigare elektriska anläggningar och underhållsarbeten av dessa befattningshavare på egen hand skola kunna utföras, under det att för elektriska underreparatörer endast skulle uppställas fordran att kunna på egen hand utföra relativt enkla dylika arbeten.

I avseende på löneförmånerna för dessa tjänstemän anser järnvägsstyrelsen, att de elektriska reparatörerna böra jämnställas med lokomotivreparatörer och således erhålla ett arvode av lägst 1,020 och högst 1,500 kronor samt elektriska underreparatörer, från vilkas led de elektriska reparatörerna torde komma att rekryteras, jämnställas med vagnreparatörer och således erhålla ett arvode av lägst 900 högst 1,380 kronor.

Signalreparatörerna och signalunderreparatörerna hava till syssla att tillse de ofta invecklade signal- och förreglingsanordningar, som vid stationerna och även å linjen erfordras för att trygga bantågens gång och som kunna vara av såväl mekanisk som av elektrisk art. Dylika signal- och förreglingsanläggningar förekomma numera i stor omfattning vid statens järnvägar, och kommer anläggningen av nya dylika att i allt större utsträckning erfordras. Beträffande skillnaden mellan signalreparatörer och signalunderreparatörer är den densamma, som ovan angivits i fråga om elektriska reparatörer och elektriska underreparatörer.

Signalreparatörerna böra i löneavseende jämnställas med lokomotivreparatörer och elektriska reparatörer samt signalunderreparatörer med vagnreparatörer och elektriska underreparatörer.»

Banvakts-  
förmän.

Vad därefter angår banvaktsförmännen utgöras de, enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, av ordinarie banvakter, vilka tjänstgöra vid förfall för banmästare och å banmästaravdelningen äro banmästarens näraste man eller i banmästarens frånvaro utöva tillsyn över arbetslag av minst 6 man och därför uppbära extra ersättning med 50 öre om dagen.

1906 års  
lönereg-  
lerings-  
kommitté.

1906 års löneregeringskommitté har jämväl behandlat frågan om banvaktsförmännens uppförande å ordinarie stat.

Kommittén yttrade i detta ämne följande:

»Det har inom kommittén varit på tal, huruvida det icke kunde vara lämpligt att tillgodose behovet av underbefäl vid banavdelningen genom att inrätta nya ordinarie befattningar med åligganden, motsvarande de nuvarande banvaktsförmännens. En framställning i sådant syfte har också ingivits till kommittén från banvaktsförmän i V distriktet — — — — — Frågan har också, enligt vad kommittén har sig bekant, varit föremål för prövning hos befälet vid banavdelningen, som emellertid ansett den ifrågasatta anordningen mindre lämplig huvudsakligen av det skälet, att de av banvaktsförmännen ledda arbetena i regel endast pågå under vissa tider av året, vilken omständighet skulle kunna föranleda därtill, att banvaktsförmännen tidvis kunde bliva i saknad av sysselsättning av den särskilda beskaffenhet, som motsvarade dem eventuellt tilldelad högre avlöning.

Med hänsyn till de sålunda från banavdelningens sida anförda skäl mot inrättande av ordinarie banvaktsförmansbefattningar finner sig kommittén icke böra föreslå någon förändring uti vad som är gällande i förevarande avseende.»

Järnvägsstyrelsen anför nu i anslutning härtill:

Järnvägs-  
styrelsen.

»De skäl, som av 1906 års kommitté anförts mot inrättande av ordinarie banvaktsförmän, gälla enligt styrelsens förmenande numera icke beträffande alla banvaktsförmän.

De nuvarande banvaktsförmännen kunna nämligen indelas i *dels* sådana, som utöva mera tillfälligt förmanskap över arbetslag, men eljest sköta sin befattning som ordinarie banvakt, *dels* sådana, som hela året tjänstgöra som förmän för arbetslag. Bägge kategorierna inträda vid förfall för banmästare i utövändet av hans befattning. Endast beträffande den förra gruppen banvaktsförmän, som företrädesvis äro till finnandes å de mindre banmästaravdelningarna, torde de av kommittén anförda skälen fortfarande vara gällande. Däremot synes icke från den av kommittén angivna synpunkt något hinder möta att överflytta banvaktsförmän, tillhörande den senare gruppen, å ordinarie stat.

Framställning i nu sagda syfte har också av representanter för banvaktsförmännen vid I, II, III och IV distrikten gjorts, i vilken framställning anhålles, att alla banvaktsförmän skulle sättas på ordinarie stat samt tillerkännas ett arvode av lägst 1,020 och högst 1,500 kronor.

Styrelsen finner dessa framställningar så till vida böra vinna beaktande, att å ordinarie stat med arvode av lägst 900 och högst 1,380 kronor anställas banvaktsförmän till ett antal motsvarande de banvakter, som hava stadigvarande tjänstgöring såsom banvaktsförmän.»

I fråga om trädgårdsförmän och maskinskötare å ångfärja har järnvägsstyrelsen slutligen andragit följande:

»Vid skötseln av växtdepåer samt vid utförandet av övrigt fackmässigt arbete rörande planteringarna vid statens järnvägar äro såsom biträden till den vid respektive distrikt anställde trädgårdsmästaren å extra stat anställda visst antal trädgårdsbiträden. Med hänsyn till de krav på fackmässig kunskap och duglighet, som böra ställas på dylika biträden, har av dem fordrats, att de skola vara utexaminerade trädgårdsmästare; och har följaktligen den till dem utgående avlöningen måst avpassas därefter. Enligt nu gällande nådiga avlöningsreglemente kunna dessa biträden dock ej vinna annan ordinarie anställning än såsom banvakter. Men då lönen inom denna tjänstemannagrupp ej torde motsvara ovanberörda fordringar, hava de nu anställda biträdena föredragit att kvarstå å extra stat.

Trädgårds-  
förmän.

Med anledning härav och då det är av vikt att fästa dugliga trädgårdsbiträden vid statens järnvägar genom deras anställande å ordinarie stat, anser styrelsen lämpligt, att på ordinarie stat uppföres befattningen »trädgårdsförmän» med ett arvode motsvarande det för lokomotiveldare m. fl. fastställda eller lägst 900 högst 1,380 kronor.

Å de svenska ångfärjorna å Trälleborg—Sassnitz-routen äro å extra stat anställda s. k. donkeymän, varmed förstås yrkesutbildade arbetare, som sköta särskilda för uppvärmning och belysning ombord befintliga ångpannor, maskiner och apparater, ävensom elektriska montörer. Dessa personalgruppers anställande å ordinarie stat synes styrelsen vara önskvärd, alldenstund behov av en grad

Maskin-  
skötare å  
ångfärja.

under tredje maskinisten förefinnes och alltså kommer att förefinnas å ångfärjorna i fråga. Av nu å ordinarie stat uppförda befattningar, som närmast skulle motsvara respektive personalgruppers utbildning samt arten av det arbete, dessa personer utföra, är 3:e maskinistbefattningen av för hög och förhandseldarbefattningen av för låg grad, varför en grad, som närmast motsvarar de i 1901 års avlöningsreglemente för ångfärjepersonalen upptagna 4:e maskinisterna skulle vara lämplig. Då det emellertid ej är nödvändigt, att dessa befattningshavare skola hava avlagt maskinistexamen, synes det styrelsen icke vara lämpligt att återinföra 4:e maskinistgraden utan att i stället å ordinarie stat uppföra en ny befattning, som järnvägsstyrelsen anser bör erhålla benämningen »maskinskötare å ångfärja» med arvode lägst 900 och högst 1,380 kronor, vilket motsvarar arvodet för den å ordinarie stat uppförda gruppen maskin- och pannskötare.»

Det ungefärliga antalet nu å extra ordinarie stat anställda befattningshavare, vilka styrelsen ansett böra uppföras å ordinarie stat från och med den 1 januari 1915, samt den därav föranledda ökade kostnaden framgår av följande tablå, vid vars upprättande styrelsen utgått från, att endast de av ifrågavarande personal, som nyssnämnda dag fyllt 25 men icke 50 år samt dessutom innehade minst tre tjänstår, skulle befordras till ordinarie. I tablåen upptagas jämväl tillfälliga lönetillägg i enlighet med Kungl. Maj:ts framställning i proposition nr 29 till nu pågående riksdag.

	Ökning i ordinarie arvoden. Kr.	Ökning på grund av tillfälliga lönetillägg. Kr.	Summa kostnadsökning. Kr.
17 verkstadsmästare .....	2,285	—	2,285
6 verkstadsförmän .....	280	60	340
143 lokomotivreparatörer.....	15,204	10,824	26,028
28 vagnreparatörer.....	3,885	1,950	5,835
10 elektriska repara-törer .....	1,099	138	1,237
6 signalreparatörer .....	728	—	728
5 elektriska underreparatörer .....	625	90	715
3 signalunderreparatörer .....	512	54	566
5 trädgårdsförmän .....	773	—	773
4 maskinskötare .....	498	234	732
Summa kronor	25,889: —	13,350: —	39,239: —

Enligt vad jag inhämtat, komma dessa siffror icke att undergå någon nämnvärd förändring därigenom, att förslaget genomförande framflyttas ett år eller till ingången av år 1916.

Beträffande banvaktsförmännen, av vilka 73 antagas komma att erhålla ordinarie befattning, beräknas någon ökad kostnad härigenom icke omedelbart uppkomma.

På grund av vad järnvägsstyrelsen sålunda anført har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen godkänna av de

ifrågavarande befattningarnas uppförande å ordinarie stat föranledd ändring av §§ 2, 3 och 14 i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907.

I sitt ovan omförmälda utlåtande den 21 november 1914 över järnvägsstyrelsens framställning i nu förevarande del har 1914 års kommitté för reglering av vissa löneförhållanden vid statens järnvägar till en början angivit skälen därtill, att kommittén upptagit denna fråga fristående till behandling. I detta avseende anför kommittén följande:

1914 års kommitté för reglering av vissa löneförhållanden vid statens järnvägar.

»Jämte förhöjning av arvudet till viss ordinarie personal vid trafikavdelningen avsåg järnvägsstyrelsens skrivelse den 24 oktober 1913 även inrättande av en del nya ordinarie befattningar såväl av högre grad som ock för en del befattningshavare av lägre grad, vilka för närvarande icke innehava ordinarie anställning. Kommittén har ansett sig av här nedan angivna skäl redan nu böra avgiva underdånigt yttrande och förslag rörande denna del av järnvägsstyrelsens framställning, därvid kommittén emellertid tillåter sig betona, att kommittén icke avser att nu avgiva förslag till lönereglering för någon viss personalgrupp, utan allenast har till behandling upptagit frågan, huruvida det må anse lämpligt att till ordinarie anställning snarast möjligt överföra vissa grupper av befattningshavare, som, utan att för närvarande äga sådan ställning, dock bestrida stadigvarande tjänstgöring i vissa speciella grenar av järnvägstjänsten. I fråga om de av järnvägsstyrelsen föreslagna lönebeloppen har kommittén endast i så måtto ingått i saklig prövning av järnvägsstyrelsens förslag, att kommittén haft sig angeläget att tillse, att icke i något fall de föreslagna avlöningarna må komma att överskrida eller verka föregripande på vad kommittén i ett blivande förslag till lönereglering för den här ifrågavarande personalen i dess helhet kan komma att anse riktigt. Med hänsyn därtill, att kommitténs arbete i fråga om bedömandet av de olika tjänstekategoriernas inbördes ställning och gruppering för närvarande icke framskridit så långt, att kommittén ansett sig kunna ingå på en närmare prövning av de föreslagna nya befattningarnas ställning i systemet, har kommittén även velat framhålla, att ändringar eller omgrupperingar härutinnan icke äro uteslutna vid det blivande löneregleringsförslaget.

Anledningen till att kommittén icke förty ansett skäl föreligga att utbryta frågan om inrättandet av vissa nya ordinarie befattningar och däröver avgiva särskilt yttrande är huvudsakligen den, att kommittén i likhet med järnvägsstyrelsen ansett det vara av vikt, att åt en del personal, varav statens järnvägar hava stadigvarande behov, snarast möjligt beredes den tryggare ställning såväl under vederbörandes tjänstetid som i synnerhet beträffande rätten till pension, vilken medföljer ordinarieblivandet. Särskilt har kommittén därvid fäst sig vid det förhållandet, att bland åtskilliga av de föreslagna grupperna finnas personer, vilka uppnått så hög ålder, att antalet av dem, vilka icke längre kunna tänkas erhålla ordinarie anställning, väsentligt ökas för varje år, som frågan härom uppskjutes, varjämte rätten till pension å ordinarie stat undandrages dem, som under tiden nödgas avgå ur tjänst på grund av ålderdom. För att i möjligaste mån förekomma dessa olägenheter har kommittén ansett sig böra — med de undantag, som här nedan angivas — till prövning upptaga frågorna, huruvida de av

järnvägsstyrelsen föreslagna befattningarna kunna anses vara av den vikt och beskaffenhet, att deras innehavare böra tilldelas ordinarie anställning i föreslagna tjänstekategorier, samt huruvida detta i sådant fall bör ske redan nu och oberoende av en blivande lönereglering.»

I fråga om de särskilda kategorierna av de ifrågavarande befattningshavarna anför kommittén följande:

Stationsinspektorer av 3:e klass och verkstadskamrer.

»Beträffande de först nämnda befattningarna, två stationsinspektorer av 3:e klass och kamrerarbefattningen vid centralverkstaden, vilka tillhöra gruppen tjänstemän av högre grad, har kommittén icke funnit anledning att för närvarande ingå på ett bedömande av desammas behövlighet, då frågan härom, särskilt vad angår stationsinspektorsbefattningarna, sammanhänger med spörsmål, vilka icke ligga inom kommitténs egentliga arbetsuppgift. Då härtill kommer, att på frågan om dessa befattningars inrättande icke torde kunna läggas den ovan angivna synpunkten, att ordinarie anställning bör beredas åt sådan personal, som icke för närvarande är i åtnjutande därav, enär väl antagas får, att till befattningarna i fråga skulle befordras personer, vilka redan förut innehava dylik anställning, har kommittén icke ansett sig i detta sitt yttrande behöva närmare beröra dessa tjänster.

Verkstadsmästare, verkstadsförmän, reparatörer samt maskinskötare å ångfärja.

I fråga om verkstadsmästare, verkstadsförmän, lokomotivreparatörer, vagnreparatörer, elektriska reparatörer, signalreparatörer, elektriska underreparatörer, signalunderreparatörer samt maskinskötare å ångfärja har kommittén icke funnit anledning till anmärkning mot järnvägsstyrelsens förslag om deras överförande på ordinarie stat redan nu eller mot vad styrelsen i sådant avseende till stöd för sin uppfattning härutinnan framhållit. Kommittén har såväl genom personliga överläggningar med representanter för olika grupper av järnvägspersonalen som genom granskning av ingivna skriftliga framställningar samt iakttagelser under gjorda studieresor kommit till övertygelse om det berättigade och riktiga i att dessa tjänstehavare, vilkas arbete i statens järnvägars tjänst icke i någon väsentlig del skiljer sig från de nuvarande ordinarie tjänstemännens, snarast möjligt tilldelas ordinarie anställning. Den uppfattning i annan riktning, som den av Kungl. Maj:t den 30 januari 1906 tillsatta löneregleringskommittén lyst särskilt i fråga om lokomotivreparatörer och vagnreparatörer, kan kommittén icke dela. Då kommittén anser, att järnvägsstyrelsen i sitt föreliggande förslag på ett tillfyllestgörande sätt vederlagt de av nämnda kommitté framställda skälen mot inrättandet av vissa nya befattningar, torde något ytterligare bemötande av desamma här icke erfordras.

De av järnvägsstyrelsen föreslagna arvodena för nu omhandlade befattningar anser sig kommittén ur här förut framhållen synpunkt kunna tillsvidare tillstyrka. Kommittén förutsätter emellertid, att, därest, såsom nu föreslås, befattningarna i fråga överföras på ordinarie stat, innan lönereglering blivit verkställd, samt tillfälligt lönetillägg, i enlighet med vad 1914 års andra riksdag beviljat, därunder kommer att utgå till redan befintliga tjänstegrupper, sådant även må komma de nu föreslagna grupperna i enahanda omfattning till del.

Banvaktsförmän.

Vad angår de av järnvägsstyrelsen föreslagna banvaktsförmännen, gäller särskilt vad härovan antagits i fråga om de nya befattningarna av högre grad, eller

att därtill skulle befordras personer, vilka redan innehava ordinarie anställning. Frågan om inrättandet av en högre befattning för vissa banvakter, vilka tjänstgöra i ständigt förmansställning, bliver därför väsentligen en fråga om reglering av avlöningsförhållandena för dessa tjänstemän, utan att de skäl, som må anses motivera ett särskilt avgörande rörande de övriga här berörda tjänstegrupperna av lägre grad, i lika mån kunna anses föreligga beträffande banvaktsförmännen. Då härtill kommer, att med de av järnvägsstyrelsen föreslagna arvodena för sistnämnda tjänstemän åtskilliga åldersklasser av de banvakter, som kunde komma i fråga att befordras till förmän, skulle lida omedelbar minskning i sina sammanlagda inkomster till följd av bortfallandet av den nu utgående extra ersättningen vid uppehållande av viss förmansbefattning, har kommittén, som väl beaktar frågan om behövligheten av inrättandet utav en dylik ordinarie förmansgrad, dock icke ansett sig för närvarande böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag härutinnan, utan anhåller kommittén att få återkomma med förslag till ordnandet av denna fråga vid avgivandet av sitt slutliga förslag till lönereglering.

Järnvägsstyrelsens förslag att även inrätta en ordinarie befattning trädgårdsförmän anser sig kommittén för närvarande icke böra tillstyrka, då kommittén icke kunnat bilda sig en bestämd uppfattning därom, att behov föreligger av ny ordinarie arbetskraft för utförande av de sysslor, som här avses. Ett slutligt omdöme i frågan anser sig dock kommittén även i detta fall böra tillsvidare uppskjuta.»

Trädgårdsförmän.

Med stöd av det anförda och på grund av järnvägsstyrelsens framställning i ämnet har kommittén föreslagit, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att godkänna i enlighet med kommitténs sålunda uttalade mening avfattade ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen anført om behovet av stationsinspektorer å statsbanestationen i Nyköping och å Trälleborgs ångfärjestation synes mig med hänsyn till dessa stationers storlek samt deras belägenhet å viktiga trafikpunkter vara väl motiverat. Beträffande särskilt sistnämnda station, över vilken den under normala förhållanden synnerligen betydande trafiken till Tyskland förmedlas, synes det mig orimligt, att densamma, på sätt för närvarande är förhållandet, fortfarande skulle förestås av en förste stationsskrivare, allra helst som rörelsen därstädes icke så väsentligt understiger den å Malmö ångfärjestation, varest en stationsinspektor av 3:e klass är placerad såsom föreståndare. I sådant avseende ber jag få hänvisa till följande uppgifter för åren 1910—1914.

Departementschefen.

Stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station.

Ångfärjeled.	Överförda vagnsaxlar.					Ökning 1910—14.	Antal ton gods					Ökning 1910—14.
	1910	1911	1912	1913	1914		1910	1911	1912	1913	1914	
Malmö—Köpenhamn . . .	67,006	72,579	83,880	93,682	95,280	+ 28,274	154,790	174,438	212,591	233,474	242,432	+ 87,642
Trälleborg—Sassnitz . . .	57,738	65,766	78,881	77,796	74,512	+ 16,774	72,927	78,983	111,360	126,023	129,715	+ 56,788

Ångfärjeled.	Antal resande					Ökning 1910-14.
	1910	1911	1912	1913	1914	
Malmö—Köpenhamn .....	59,928	63,752	69,097	68,804	80,732	+ 20,804
Trälleborg—Sassnitz .....	73,359	82,355	95,748	97,002	129,283	+ 55,924

Stationen i Nyköping öppnades för trafik redan i slutet av år 1913 och har sedan dess föreståtts av en tjänsteman, som allenast innehåft förordnande tillsvidare. Denna plats bör givetvis snarast möjligt besättas med ordinarie innehavare, för vilket ändamål kräves inrättande av en ny stationsinspektorsbefattning. Denna bör med hänsyn till stadens storlek och stationens betydelse lämpligen hänföras till 3:e klassen. Till jämförelse ber jag få nämna, att exempelvis vid stationerna i Södertälje, Alingsås, Falkenberg, Sollefteå, Örnsköldsvik och Umeå äro anställda stationsinspektorer av nämnda klass.

Mot järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av ytterligare två stationsinspektorsbefattningar av 3:e klass har jag sålunda icke något att erinra. Vid bifall till detta förslag kommer nyssnämnda förste stations-skrivarbefattning att såsom obehövligen indragas. I Nyköping har först med öppnandet av banan Järna—Nyköping inrättats statsbanestation, vadan där ej kan bliva fråga om motsvarande indragning av tjänst.

Verkstads-  
kamrer.

Förslaget om inrättande av en kamrerbefattning vid centralverkstaden i Örebro har framkommit i anledning av det ifrågasatta införandet av självständigt bokförings- och förrådsväsende vid nämnda verkstad, som nu i fråga om redovisningen hör under distriktsförvaltningen vid första distriktet. En sådan ändrad anordning har, på sätt av det ovan anförda framgår, redan år 1907 påyrkats av riksdagens revisorer, vilka sedermera, liksom ock överrevisorerna vid statens järnvägar, upprepade gånger framhållit detta såsom ett önskemål. Jämväl järnvägsstyrelsen, som förut ansett en dylik utbrytning av centralverkstadens redovisningsväsende icke vara av förhållandena påkallad, har numera, med hänsyn till verkstadens under de senare åren högst betydligt stegrade utveckling, funnit berörda anordning lämpligen böra vidtagas. Självfallet är, att denna ändring i redovisningsväsendet förutsätter en särskild tjänsteman med uppdrag att närmast under verkstadschefen leda och svara för verkstadens bokförings- och förrådsväsende. Denne tjänsteman kan ju lämpligen, såsom föreslagits, benämnas verkstadskamrer. De värden,



den nye befattningshavaren skall handhava såsom chef för förrådet, tillika med bokföringsarbetets omfattning synas mig väl motivera, att han bliver likställd med distriktskamrerare och förrådsförvaltare samt följaktligen, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, erhåller ett arvode av lägst 3,900 kronor och högst 4,800 kronor.

Vad därefter angår beredande av ordinarie anställning åt vissa, ovan angivna kategorier av befattningshavare, ber jag att i detta sammanhang få erinra, hurusom min företrädare i ämbetet vid föredragning den 4 april 1913 inför Kungl. Maj:t av frågan om rätt till pension för extra ordinarie tjänstemän samt verkstads- och förrådsarbetare vid statens järnvägar — en fråga, däri sedermera anbefalld utredning verkställdes av tillkallade sakkunniga, öfver vilkas avgivna yttrande och förslag utlåtande infordrats från vederbörande myndigheter — framhöll, att en utsträckning av pensioneringen till den extra personalen kunde tänkas äga rum på två sätt, nämligen antingen så, att man flyttade upp denna personal i ordinarie anställning, eller ock så, att man utsträckte pensioneringen till personal med extra anställning. Vad det förra sättet beträffade, vore det uppenbart, att denna lösning i många fall, då det gällde kategorier, som alltid kunde anses erforderliga för statsjärnvägarna och som uteslutande sysselsattes därinom, vore den lämpligaste. Pensionsförhållandena bleve därmed samtidigt ordnade på tillfredsställande sätt. Det vore också sannolikt, att ett avsevärt antal av den å extra stat stående personalen kunde ifrågakomma till ordinarie anställning.

Vissagrupperns  
uppförande å  
ordinarie stat.

I likhet med 1914 års lönerogleringskommitté ansluter jag mig till fullo till berörda, av min företrädare uttalade uppfattning om lämpligheten av att, i den mån så kan ske, uppflytta extra personal i ordinarie anställning och sålunda trygga dem vid rätt till pension. Jag finner ock i överensstämmelse med kommittén starka billighetsskäl tala för, att järnvägsstyrelsens föreliggande framställning i denna del redan nu företages till behandling utan avbidan på kommitténs slutliga förslag. Eljest torde nämligen, bland annat, åtskilliga befattningshavare inom de föreslagna grupperna dessförinnan komma att uppnå den ålder, att de kunna riskera att av åldersskäl icke ifrågakomma till ordinarie befattning och sålunda gå miste om rätten till pension å ordinarie stat. Här må också erinras därom, att Kungl. Maj:t i sammanhang med fastställande av avlöningsstaten för år 1912 medgivit anställande å ordinarie stat av befattningshavare, vilkas ålder väsentligen överstege den för antagande i ordinarie befattning i allmänhet gällande åldern, 30 år, men vilka icke uppnått 50 års ålder.

Verkstads-  
mästare, verk-  
stadsförmän,  
reparatörer  
samt maskin-  
skötare å  
ångfärja.

Från principiell synpunkt sett har jag således intet att erinra mot järnvägsstyrelsens framställning i denna del. Vad angår de särskilda grupperna av befattningshavare, varom här är fråga, synas mig fullgoda skäl blivit förebragta för uppförande å ordinarie stat av verkstadsmästare, verkstadsförmän, de angivna slagen av reparatörer samt maskin-skötare å ångfärja. Jag vill blott ytterligare framhålla, att dessa befattningshavares arbete är väsentligen likartat med samt lika ansträngande och ansvarsfullt och kräver lika stor yrkesskicklighet som flertalets, tillhörande den ordinarie personalen, vadan billighet och rättvisa tala för, att jämväl ifrågavarande befattningshavare komma i åtnjutande av den trygghet och de förmåner, som en ordinarie anställning erbjuder.

Beträffande särskilt verkstadsförmännen vill jag emellertid med anledning av den skiljaktiga mening, som dåvarande byrådirektören Bergelmer inom järnvägsstyrelsen i denna del uttalat, något mera ingående yttra mig i denna fråga.

Redan år 1909 fann järnvägsstyrelsen, såsom även av reservanten framhållits, det vara behöfligt att dela upp verkstadsunderbefälet i två klasser, verkstadsmästare och verkstadsförmän. De förra äro verkligt befäl och hava ledningen över en arbetsstyrka, som kan uppgå till 100 man och därutöver. Verkstadsförmännen däremot hava icke samma ansvarsfulla ställning. De utöva tillsyn över ett mindre antal arbetare, högst 25, och deltaga i vissa fall själva i arbetet i den utsträckning, fullgörandet av deras förmansgöromål medgiver. Vidare förekommer, att inom större verkstadsavdelningar en verkstadsmästare har en förman till sitt biträde. Frånsett denna faktiska skillnad uti ifrågavarande befattningshavares tjänsteställning, vill jag även erinra om lämpligheten av, att ett befälsämne prövas i en lägre befattning, innan han erhåller en ansvarsfullare ställning. Genom en sådan gradpassering vinnes möjlighet att till de mera krävande verkstadsmästarbefattningarna utvälja de mest dugande förmännen.

Slutligen är att märka, att det behov av olika grader för verkstadsunderbefälet, som redan förefinnes, framdeles kan komma att göra sig ännu mera gällande. Det har nämligen ifrågasatts att i större omfattning än hittills inrätta driftverkstäder, och för dessa jämförelsevis små verkstäder bliver befäl i förmansgrad i de flesta fall tillräckligt.

Då sålunda behov av olika kvalificerat verkstadsunderbefäl föreligger, och detta behov kommer att fortfa, kan det icke vara lämpligt att, såsom reservanten föreslagit, jämnställa allt dylikt befäl, även

om man måste medgiva, att i vissa gränsfall skillnaden mellan de olika befattningshavarnas åligganden bliver obetydlig, något som emellertid ligger i sakens natur, då varje uppdragande av dylika gränser i sig innebär ett visst mått av godtycke.

Ett liknande förhållande förekommer för övrigt inom andra avdelningar vid statens järnvägar, t. ex. vid banavdelningen, där inom underbefälet finnas graderna överbanmästare, banmästare av 1:a klass, banmästare av 2:a klass och banvaktsförmän, av vilka emellertid de sistnämnda, såsom förut nämnts, för närvarande endast äro anställda å extra ordinarie stat. Samtliga dessa befattningshavares åligganden äro likartade, men ansvaret är olika och motiverar deras olika tjänsteställning.

Det nu sagda rör behovet i allmänhet av de föreslagna verkstadsförmänsbefattningarna. Jag övergår så till reservantens mera speciella anmärkningar mot järnvägsstyrelsens förslag i denna del.

Reservanten framhåller, att de nya förmännen skulle erhålla helt annan avlöning än övriga befattningshavare med titeln förman. Det äger visserligen sin riktighet, att verkstadsförmännen, därest de tillerkännas det av järnvägsstyrelsen föreslagna arvodet — till denna fråga återkommer jag härnedan — skulle få en avlöning, vars högsta löneklass är en klass högre än avlöningen till vagnförmän och stallförmän. Enbart den gemensamma benämningen och ställningen som förman torde emellertid, enligt min mening, icke kunna åberopas som avgörande skäl för likställighet i avlöningshänseende mellan dessa kategorier. Verkstadspersonalen intager nämligen på grund av arten av sitt arbete en särställning gent emot annan järnvägspersonal, vadan jämförelser i lönehänseende mellan dessa båda personalgrupper icke lämpligen kunna anställas. Däremot torde man icke kunna undgå att vid bestämmandet av verkstadspersonalens avlöningar taga hänsyn till förhållandena inom den privata verkstadsindustrien och att, i den mån det är möjligt, avpassa underbefälets avlöningar så, att de komma i lämpligt förhållande till den inkomst, som de skickligare bland arbetarna inom nämnda industri kunna bereda sig. Jag vill därjämte nämna, att järnvägsstyrelsen, enligt vad jag erfarit, enär titeln förman sedan gammalt förekommer vid mekaniska verkstäder, såväl statens som enskilda, icke ansett lämpligt att vid överförande på ordinarie stat av dessa funktionärer skapa ett nytt namn enbart för att undvika, att särskilda såsom förmän betecknade befattningshavare skulle erhålla olika arvoden. Detta anser jag desto mindre kunna ifrågakomma, som det anmärkta förhållandet redan förut föreligger inom ifrågavarande personalgrupp.

Förmän finnas nämligen för närvarande av följande slag med nedan-nämnda avlöning:

Vagnförmän och stallförmän .....	1,020—1,500 kronor,
Stationsförmän .....	900—1,500 » ,
Förrådsförmän .....	900—1,380 » .

Det av reservanten anförda skälet finner jag alltså vara ohållbart.

I anledning av reservantens uppgift om det nuvarande sättet för bestämmandet av verkstadsmästarnas och verkstadsförmännens löner vill jag nämna, att dessa icke godtyckligt fastställas av varje maskindirektör för sig, utan hava maskindirektörerna vid sammanträde år 1909 enat sig om vissa lönesatser för ifrågavarande funktionärer, vilka lönesatser fortfarande tillämpas.

Med avseende å reservantens uppgift, att för närvarande åtskilliga verkstadsförmän såsom extra befattningshavare åtnjuta högre avlöning än en del verkstadsmästare, må det erinras, att alldeles samma förhållande äger rum i åtskilliga andra fall, t. ex. i fråga om banmästare av 2:a och av 1:a klass.

Beträffande antalet verkstadsförmän, som år 1912 utgjorde 22, har jag av järnvägsstyrelsen inhämtat, att deras antal år 1914 nedgått till 19 (icke till 14, såsom reservanten uppgivit). Anledningen till minskningen är den, att två förmän blivit befordrade till verkstadsmästare och att en förman erhållit annan befattning. De befintliga förmännen äro fördelade på samtliga verkstäder utom de i Göteborg och Östersund, varest endast verkstadsmästare finnas. I III distriktet finnas 5 förmän, i Notviken och Boden vardera en.

Att nu endast 6 förmän ifrågasatts till ordinarie anställning, har sin grund däruti, att övriga förmän äro över 50 år gamla eller eljest av särskild anledning icke ansetts böra erhålla ordinarie anställning.

#### Arvoden.

Vad därefter angår de arvoden, som böra tillkomma nu ifrågavarande befattningshavare vid uppflyttningen å ordinarie stat, har kommittén, som ännu ej fastslagit några allmänna principer för den lägre statsbanepersonalens löneroglering, framhållit, att kommittén på den grund icke kunnat göra ett slutligt uttalande rörande avlöningsbeloppen. Den definitiva prövningen av denna fråga torde följaktligen få anstå i avvaktan på avslutandet av kommitténs arbete och en allmän reglering av nämnda personals löner. Nu torde man närmast hava att tillse, å ena sidan att de föreslagna arvodena hållas inom sådana gränser, att de icke kunna föregripa nämnda löneroglering, och å andra sidan att de

dock avvägas så, att de ifrågavarande befattningshavarna, såvitt möjligt, bliva i lönehänseende likställda med dem, vilkas tjänster i avseende å ansvar och krav på yrkeskunskap i stort sett äro av likartad beskaffenhet.

De av järnvägsstyrelsen föreslagna och av kommittén tillstyrkta arvodesbeloppen synas uppfylla nu angivna betingelser och hava därför ej givit mig anledning till erinran. Jag förutsätter emellertid, att jämväl dessa befattningshavare skola komma i åtnjutande av det tillfälliga lönetillägg å respektive 60, 90 och 120 kronor, varom Kungl. Maj:t be-  
träffande år 1916 i proposition nr 29 gjort framställning till nu på-  
gående riksdag.

I fråga om banvaktsförmännen och trädgårdsförmännen har kommittén på anförda skäl funnit sig icke böra för närvarande tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning om deras uppflyttande å ordinarie stat utan ansett, att prövningen av denna fråga bör anstå till uppgörandet av kommitténs slutliga förslag till löneroglering för ifrågavarande personal. Järnvägsstyrelsen har visserligen i sitt senaste utlåtande vidhållit sin uppfattning, men anser jag mig böra biträda kommitténs mening.

Banvaktsförmän och trädgårdsförmän.

Järnvägsstyrelsen har i sin förberörda skrivelse av den 24 oktober 1913 jämväl gjort framställning dels därom, att riksdagen måtte lämna Kungl. Maj:t generellt bemyndigande att i avlöningsstaten för statens järnvägar under viss förutsättning få upptaga nya befattningar av lägre grad, dels ock om förhöjning av löneförmånerna för vissa stationsinspektorer m. fl. I dessa delar har kommittén ej yttrat sig och jag finner ej heller anledning att nu förelägga dessa frågor för Kungl. Maj:t.

Vad slutligen vidkommer järnvägsstyrelsens skrivelse den 12 december 1914, har jag redan angivit, att den innefattar hemställan om inrättande *dels* för sektionsledningens tillgodoseende av två trafikinspektörsbefattningar av 2:a klass, en maskiningenjörsbefattning av 2:a klass och två byråassistentbefattningar, *dels ock* för verkstadstjänsten av en maskiningenjörsbefattning av 2:a klass.

Järnvägsstyrelsens framställning den 12 december 1914.

Redan dessförinnan har järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 4 september 1914, i samband med framställning om överflyttande av bandelen Mjölby—Katrineholm från tredje till första distriktet vid statens järnvägar, redogjort för det föreliggande behovet av ökat antal befattningshavare för sektionsledningen.

Tidigare framställning av järnvägsstyrelsen om ändrad distriktsindelning.

I sistnämnda skrivelse anförde järnvägsstyrelsen, bland annat, följande:

»Senast genom nådigt brev den 15 november 1901 har Kungl. Maj:t meddelat bestämmelser rörande förändrad distriktsindelning vid statens järnvägar, och hava sedermera vissa tillägg gjorts till denna indelning enligt nådiga breven den 23 december 1908, den 16 december 1910, den 15 september 1911, den 18 oktober 1912 och den 9 maj 1913.

Dessa senare mindre förändringar i distriktsindelningen hava emellertid sin grund i tillkomsten av längre eller kortare nya bandelar, och någon omdelning på grund av under tidens lopp ändrade förvaltnings- och trafikförhållanden har icke vidtagits. Det torde också i stort sett icke vara något överhängande behov för handen av en genomgripande förändring av distriktsindelningen, särskilt som en sådan efter tillkomsten av planerade nya bansträckor av stor utsträckning antagligen måste byggas på tillkomsten av ett ytterligare distrikt eller på en omgestaltning av linjeförvaltningen av organisatorisk innebörd. Huru frågan sålunda mera vittgående en gång kommer att lösas, är emellertid nu för tidigt att bedöma. Styrelsen vill härmed blott inom ramen för de i organisatoriskt hänseende bestående förhållandena i underdånighet inför Kungl. Maj:t framlägga ett förslag till ändring beträffande distriktsgränserna, som synes styrelsen erforderlig särskilt på grund av järnvägsväsendets hastiga utveckling i de sydligare delarna av landet.

Det är nämligen statsbanornas III distrikt med dess stora utsträckning över banlinjer genom våra tätast befolkade landsdelar, med dess många stora stationer, av vilka de flesta äro föreningsstationer, med dess många anslutande enskilda järnvägar, med den intensiva trafiken å flertalet å dess linjer och slutligen med den direkta förbindelsen med utlandet åt trenne håll (Malmö, Hälsingborg och Trälleborg), som gör förvaltningen av detta distrikt särskilt mödosam och som vållar en ojämn arbetsfördelning mellan de tre sydligare distrikten, III distriktet till nackdel. Styrelsen har sedan länge haft sin uppmärksamhet riktad på detta förhållande att III distriktets arbetsbörda är alltför betungande, dels så tillvida att dess förvaltning och dess avdelningsföreståndare hava större arbetsuppgifter sig förelagda, än vad fallet är på övriga distrikt, dels sålunda att där särskilt framträder olägenheten, som även iakttagits av 1912 års kommission angående trafiksäkerheten, att de trafiksektioner, i vilka distriktet är indelat, äro alltför stora, för att bland annat inspektionen och särskilt kontrollen över säkerhetsföreskrifternas tillämpning skall kunna bliva fullt tillfredsställande. Kommissionen har därför ifrågasatt, huruvida icke genom ändrad sektionsindelning — eventuellt anordnande av flera trafiksektioner vid de sydligare, mera livligt trafikerade distrikten — göromålen kunde bliva mera jämnt fördelade å trafikinspektörerna. Också styrelsen är av den uppfattningen, att åtgärder i förevarande syfte böra vidtagas, men anser styrelsen, att åtgärderna ej böra stanna vid afhjälpan av trafiksektionernas överbelastning, utan att något bör göras även för att lätta distriktsförvaltningens arbetsbörda — styrelsen anser alltså, att en första åtgärd bör bestå i ett avkortande av III distriktet, varigenom åstadkommes dels lättnad för distriktsförvaltningens arbete, dels en ungefärligen proportionell minskning av dess tre trafiksektioner. De bandelar, som då skulle fränskiljas III distriktet, anser styrelsen böra kunna tilläggas de angränsande distrikten, utan att dessa därigenom tilläggas så mycket ökat område och arbete, att de, vad förvaltningens arbete beträffar, bliva ogynnsammare ställda än det lättade III distriktet.

Vid överblickande, vilka nya gränser mellan de tre sydliga distrikten, som

alltså med hänsyn till berörda förhållanden böra komma till stånd, har styrelsen ansett, att gränsen mellan I och III distriktet bör förläggas till Mjölby samt mellan II och III distriktet till Halmstad i stället för såsom nu vid respektive Katrineholm och Göteborg.

Beträffande förstnämnda gräns vill styrelsen framhålla, att vid föreningsstationen Mjölby inlöper den redan till I distriktet hörande bandelen Hallsberg—Mjölby samt att den därför blir lämpligare som gränsstation än t. ex. Norrköping skulle bliva, om denna senare station valdes, därför att där inlöper den redan till I distriktet lagda, delvis ännu under byggnad varande bandelen Järna—Norrköping. Mjölby är också en station, utrustad med lokomotivstallar m. m., som gör att den väl lämpar sig till gränsstation. Denna slutpunkt för distriktet är också i inspektionshänseende lämplig, i det att den är lättare att nå från vare sig I distriktsförvaltningens säte i Stockholm eller III distriktsförvaltningens i Malmö än vad fallet nu är med Katrineholm och även skulle bliva med Norrköping från Malmö räknat.

Vidkommande därefter den föreslagna distriktsgränsen Halmstad mellan II och III distriktet är att märka, att denna föreslagits såsom lämplig delningspunkt å västkustbanan, vars nuvarande hela förläggning under III distriktet med ändstation sammanfallande med annat distrikts huvudstation icke kan anses vara lämplig. Dit inlöper exempelvis en högst betydande lokaltrafik, som är svår att sköta med förvaltningens säte i Malmö och trafikinspektörens i Hälsingborg. Delningspunkten har valts med beaktande, att vid Halmstads station kan skönjas en ganska tydlig järnvägsgeografisk gräns för trafik å ena sidan till handelsstaden Göteborg och å den andra söderut till Skåne. Den föreslagna gränsstationen är väl för närvarande icke statsbanestation utan tillhörig fränsett lokaler för överliggningsrum m. m., enskild anslutande järnväg, men detta förhållande är dels ej att tillmätta större betydelse, dels är en ändring härutinnan sannolikt att vänta inom en ej alltför avlägsen framtid i och med den som ett trängande behov framstående omgestaltningen av bangårdsförhållandena i Halmstad, varom utredning för närvarande pågår inom styrelsen i samarbete med staden och berörda enskilda järnväg.

Efter en dylik förändring av III distriktets gränser skulle en synnerlig behöfvig och även järnvägsgeografiskt lycklig reglering av dess ban-, maskin- och trafiksektioner kunna göras. Styrelsen vill därvidlag såsom belysande anförä särskilt trafiksektionernas omgestaltning, vilken enligt styrelsens plan skulle te sig sålunda, att Hässleholm med dess läge i närheten av gränsen mellan Skåne och Småland och som ändpunkten för dubbelspårig bana bestämdes till gränsstation mellan sjunde och nionde trafiksektionen samt att förstnämnda sektion skulle utgöras av linjerna Malmö—Hässleholm och Malmö—Trälleborg med ångfärjelederna till Sassnitz och Köpenhamn samt nionde trafiksektionen av linjen Hässleholm—Mjölby. Attonde trafiksektionen skulle komma att utgöras av linjen Arlöf—Halmstad jämte linjerna Billesholms gruva—Landskrona, Åstorp—Höganäs och Ängelholm—Hälsingborg.

Genom förslaget skulle II distriktet beröras sålunda, att det ökas med linjen Göteborg—Halmstad. Detta tillskott i längd kan detta distrikt utan olägenhet taga, vad beträffar ökningen av förvaltningens arbete, men distriktet kan däremot icke lämpligen längre vara indelat i tre trafiksektioner. Distriktet är visserligen, vad vissa linjer beträffar, vida svagare trafikerat än III distriktet, så att exempelvis varje trafiksektion icke giver förvaltningen samma arbete, som

fallet är på det mera intensivt trafikerade III distriktet med dess många anslutande enskilda järnvägar m. m., men II distriktets stora utsträckning och andra där rådande förhållanden göra dock, att man med de önskemål för ögonen, som Malmslättkommissionen uttalat och dem styrelsen ansluter sig till, icke kan tänka sig någon utsträckning av någon av dess trafiksektioner. I stället måste man tänka sig någon minskning av desamma och särskilt gäller detta en av dess nuvarande sektioner, som har alltför stor arbetsbörda, nämligen 4 sektionen, nu omfattande dels distriktets livligast trafikerade bansträcka, linjen Falköping R.—Göteborg med dess många stationer och dels den 178 km. långa Bohusbanan, samtidigt som dess föreståndare i sin egenskap av förste trafikinspektör och placerad på distriktets huvudstation också är trafikdirektörens närmaste man och ställföreträdare och alltså ofta upptagen av vikariat för denne. II distriktet måste alltså, för att de anförda önskemålen skola ernås, uppdelas i fyra trafiksektioner, av vilka en då lämpligen skulle omfatta linjen Göteborg—Falköping R., en Strömstad—Olskroken—Bs Göteborg—Halmstad och de två andra oförändrade sträckorna Charlottenberg—Laxå, respektive Hallsberg—Falköping R.—Nässjö.

Vad beträffar de maskin- och bantekniska områdena kan distriktet utan olägenhet mottaga den ifrågasatta ökningen, och den tilltänkta åtgärden föranleder härvidlag blott till viss inom ramen för styrelsens befogenhet fallande omreglering av de på distriktet befintliga sektionerna och deras personal.

I enlighet med styrelsens här avhandlade planer skulle I distriktet ökas med linjen Katrineholm—Mjölby. Styrelsen vill emellertid härvid erinra, att senast vid utgången av år 1915 tillkommer å detta distrikt även i sin helhet bandelen Järna—Nyköping—Norrköping. Denna bandel är visserligen redan nu öppnad för trafik å sträckan Järna—Nyköping och denna sträcka därvid tillagd I distriktet och dess första trafiksektion, men vill styrelsen därvidlag anföras, dels att detta tillförande av en bandel till den hårt belastade första trafiksektionen måste betraktas som en nödfallsåtgärd i avvaktan på andra anstalter, dels att bandelen ännu ej fått den användning och blivit av den betydelse och alltså ej heller medför för trafikledningen det arbete, som fallet kommer att bliva, när den ingår som en länk för framledande av den stora genomgångstrafiken. Vid den tiden måste alltså här förutsättas tillkomsten av ytterligare en trafiksektion å I distriktet, varvid distriktet skulle i trafikhänseende indelas i: 3 sektionen Krylbo—Mjölby = nuvarande, 2 sektionen Krylbo—Stockholm = nuvarande, 1 sektionen Stockholm—Hallsberg och en ny sektion, omfattande linjerna Järna—Norrköping samt Katrineholm—Mjölby.

Den omhandlade ändringen av distriktgränsen mellan I och III distrikten föranleder icke beträffande det bantekniska området till något annat än en inom ramen för styrelsens befogenhet fallande omreglering av bansektionerna vid de respektive distrikten och deras besättande med tillgänglig befälskraft.

Vad maskinavdelningen angår är förhållandet enahanda beträffande III distriktet, men däremot icke beträffande det reglerade I distriktet. För närvarande är handhavandet av maskintjänsten där för hela sträckan Krylbo—Stockholm, Stockholm—Hallsberg tillagt en enda maskinsektion med säte i Stockholm, varjämte till denna sektion lagts provisoriskt även den nyss omhandlade nyöppnade sträckan Järna—Nyköping. Detta förhållande bliver i och med Norrköping—Järnbanans tillkomst ohållbart med hela sin längd och egentliga trafikuppgift, och nödvändigheten inträder därför att upprätta en ytterligare maskinsektion för



linjerna Katrineholm—Mjölby och Norrköping—Järna med säte lämpligen i Norrköping.

För en omreglering av distriktsgränserna, på sätt styrelsen här ovan angivit och som styrelsen anser erforderlig, erfordras alltså icke blott Kungl. Maj:ts prövning och beslut angående den nya distriktsindelningen utan även Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut angående behövligen personal för två nya trafiksektioner och en ny maskinsektion. Det är därför styrelsens avsikt att i detta hänseende framdeles göra nödig underdånig hemställan, åtföljd av en närmare utredning.»

Vad beträffade regleringen av gränsen mellan II och III distriktet till Halmstad, anförde styrelsen vidare, kunde verkställande därav utan större olägenhet uppskjutas till 1916 års ingång, men så var icke fallet med regleringen av gränsen mellan I och III distriktet till Mjölby, detta med hänsyn till önskvärdheten av att de sammanhängande arbetena å banan Nyköping—Norrköping, ombyggnaden av Norrköpings bangård och dubbelspårsanläggningen Norrköping—Mjölby utfördes under gemensam ledning, för vilket ändamål dessa nybyggnadsarbeten helst borde tillhöra ett distrikt.

Med anledning av järnvägsstyrelsens i nu återgivna skrivelse gjorda hemställan förklarade Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 1 oktober 1914, att bandelen Mjölby—Katrineholm, vilken på grund av bestämmelse i nådigt brev den 15 november 1901 tillhörde tredje distriktet vid statens järnvägar, skulle från och med den 1 januari 1915 tillsvärdare förläggas till första distriktet.

Kungl. Maj:ts  
beslut den  
1 oktober  
1914.

Därjämte bemyndigade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att förordna lämplig tjänsteman att från och med den 1 januari 1915 tillsvärdare, med trafikinspektörs befogenhet, handhava trafikledningen å ovanberörda bandel.

Slutligen medgav Kungl. Maj:t, att den tjänsteman, som erhöle förenämnda förordnande, finge, mot avstående av egna avlöningsförmåner, åtnjuta de trafikinspektör av andra klass i lägsta lönegraden tillkommande avlöningsförmåner, samt förklarade, att kostnaden därför finge bestridas av de utav riksdagen anvisade anslag till fortsättning av statsbanan Järna—Norrköping och till anläggande av ytterligare ett järnvägsspår mellan Norrköping och Mjölby samt fördelas å nämnda anslag i förhållande till det med ifrågavarande förordnande förenade arbete.

Efter att hava erinrat om vad sålunda förekommit anför järnvägsstyrelsen i ovannämnda skrivelse den 12 december 1914 följande:

Järnvägs-  
styrelsens nu  
föreliggande  
framställning.

»Av den i underdåniga skrivelsen den 4 september 1914 lämnade redogörelse framgår, bland annat, att den distriktsindelning, som för närvarande gäller vid statens järnvägar, tillämpats i huvudsak oförändrad sedan över ett tiotal år eller närmare angivet sedan år 1902, då ett V distrikt med säte i Luleå inrättades. Ehuru den trafikerade banlängden sedan dess ökats från 3,880 till

Två trafik-  
inspektörer av  
2:a klass m. fl.  
för sektions-  
ledning.

4,826 km. torde, såsom antytts, först längre fram i tiden böra till prövning upp- tagas frågan om ett mera slutgiltigt ordnande av distriktsindelningen. Styrelsen vill nu föreslå de ändringar i de nuvarande distriktens omfattning, som synas vara erforderliga såväl för lättande av III distriktsförvaltningens arbetsbörd som på grund av tillkomsten av en ny bandel.

I avseende å distriktsindelningen är sålunda, i anslutning till det förestående, styrelsens förslag, att bandelen Mjölby—Katrineholm överföres från III till I distriktet och att bandelen Halmstad—Göteborg överföres från III till II distriktet, vilket styrelsen ansett kunna ske utan att I och II distrikten därigenom bliva ogynnsammare ställda i avseende å respektive förvaltnings arbete än det lättade III distriktet.

Såsom förut berörts, anser ock styrelsen, att de sålunda ifrågasatta förändringarna i distriktsindelningen, av vilka den förändring, som berör överflyttandet av bandelen Mjölby—Katrineholm, provisoriskt ordnats under år 1915, kräva inrättandet av två nya trafiksektioner och en ny maskinsektion.

Vad då först angår *trafiksektionsindelningen*, vilken — såsom nyss nämnts — varit i huvudsak oförändrad sedan år 1902, så har 1912 års kungl. kommission angående trafiksäkerheten uttalat sig för att en undersökning borde verkställas, huruvida icke en del göromål kunde överflyttas från trafikinspektörerna till andra myndigheter, så att trafikinspektörerna kunde erhålla mera tid att ägna sig åt inspektion av säkerhetstjänsten, samt huruvida icke genom anordnande av flera sektioner vid de sydligare och mera livligt trafikerade bandelarna göromålen kunde bliva ungefär lika fördelade å samtliga trafiksektioner.

Utredning angående möjligheten att överflytta vissa göromål från trafikinspektörerna till andra myndigheter har av styrelsen verkställts, och har denna utredning, för vilken styrelsen redogjort i sin underdåniga skrivelse den 29 september 1914 med yttrande över vissa delar av nämnda kommissions förslag, givit vid handen, att vissa ärenden kunna flyttas till styrelsen och vissa till trafikdirektörerna, att någon mera avsevärd lättnad emellertid icke kan på detta sätt beredas trafikinspektörerna och att förutsättningen för överflyttning av göromål från dem till trafikdirektörerna är, att dessa beredas något mera kvalificerat biträde å sin expedition, än vad som för närvarande är fallet, då till deras förfogande finnas tjänstemän av allenast bokhållares eller kontorsskrivares grad. Styrelsen, som icke velat för närvarande ifrågasätta inrättandet av trafikinspektörsbefattningar å trafikdirektörsexpeditionerna, har med hänsyn till de skäl, som av 1912 års kommission framförts, ansett det nödvändigt att söka minska omfattningen av de å huvudlinjerna belägna trafiksektionerna i allmänhet, vilket, såsom redan antytts i underdåniga skrivelsen den 4 september 1914, kan ernås på följande sätt. Det avkortade III distriktet skulle fortfarande indelas i tre trafiksektioner, en i Malmö, omfattande linjerna från Hässleholm över Malmö till Trälleborg med ångfärjelederna till Köpenhamn och Sassnitz, en i Hälsingborg, omfattande linjerna från Halmstad till Arlov med sidolinjer, samt en i Nässjö, omfattande linjen Hässleholm—Mjölby. Med detta förslag, enligt vilket sektionen i Malmö erhåller en betydande avkortning, har man tänkt sig kunna ernå, att trafikinspektören därstädes skulle, där så erfordras, beredas bättre tillfälle att biträda trafikdirektören med honom åliggande göromål, särskilt som vid distriktens huvudstationer ofta ifrågakommer vikariat för denne. I distriktet, som förlängts med bandelen Mjölby—Katrineholm och som är avsett att erhålla den under byggnad varande linjen Åby—Nyköping, indelas i fyra trafiksektioner,

av vilka en ny i Norrköping, omfattande bandelarna Katrineholm—Mjölby och Järna—Nyköping—Norrköping, samt de tre nuvarande sektionerna oförändrade med undantag allenast därav, att linjen Järna—Nyköping tillägges den nya sektionen. Det hade visserligen varit önskvärt, att den livligt trafikerade första sektionen (Stockholm—Hallsberg) kunnat lättas än ytterligare än som skett, men detta har för närvarande visat sig icke lämpligen kunna ske. II distriktet, som förlängts med bandelen Halmstad—Göteborg, skulle indelas i fyra trafiksektioner, en i Göteborg, omfattande linjen Göteborg—Falköping Ranten, vars föreståndare skulle, på sätt föreslagits i fråga om trafikinspektören i Malmö, bliva ställföreträdare för och i övrigt biträda trafikdirektören, en likaledes i Göteborg och omfattande linjerna Halmstad—Göteborg—Strömstad samt en i Falköping Ranten och en i Kristinehamn med oförändrad omfattning. Inom detta distrikt skulle alltså en ny sektion anordnas.

Till belysande av trafiksektionernas vid I—III distrikten omfattning, personalantal m. m., nu och enligt styrelsens förslag, får styrelsen hänvisa till bifogade tablå<sup>1)</sup>. Det synes styrelsen av denna tablå framgå, att de nya trafiksektionerna få den omfattning, att desamma måste anses vara av behovet påkallade, liksom ock att övriga sektioner äro så betydande, att ingen av dem kan sammanställas med någon närliggande.

För vardera av de sålunda föreslagna nya sektionerna erfordras av sådana befattningar, vilka till antalet bestämmas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt, en trafikinspektör av 2:a klass och en byråassistent, sistnämnda tjänstehavare, såsom vid alla trafiksektioner är fallet, i egenskap av trafikinspektörens närmaste man och ställföreträdare.

Vad därefter angår *maskinsektionsindelningen*, må erinras om styrelsens uttalande i underdåniga skrivelsen den 4 september 1914, att vad beträffade III distriktets maskinavdelning den föreslagna ändrade distriktsindelningen endast föranledde en inom styrelsens befogenhet fallande omreglering av maskinsektionerna, men att, vad beträffade I distriktets maskinavdelning, det vore nödvändigt att upprätta ytterligare en maskinsektion för linjerna Katrineholm—Mjölby och Järna—Norrköping, för vilken nya maskinsektion ny personal vore behöflig.

Härvid må till en början framhållas, att Kungl. Maj:t den 9 maj 1913 förklarar, att linjen Järna—Norrköping tillsvidare skall i mån av dess färdigställande förläggas till I distriktet, samt att inom I distriktet finnas för närvarande endast två maskinsektioner, den ena omfattande linjerna Krylbo—Stockholm—Hallsberg och benämnd första och andra maskinsektionerna, den andra omfattande linjerna Krylbo—Hallsberg—Mjölby och benämnd tredje maskinsektionen, varjämte nyssberörda linje Järna—Norrköping tillsvidare tilldelats första och andra maskinsektionerna.

Storleken av dessa maskinsektioner framgår av bilagda tablå<sup>2)</sup>, varå mot svarande siffror angivits jämväl för såväl den nu föreslagna nya maskinsektionen som III distriktets nuvarande maskinsektioner.

Såsom av tablån framgår, äro de under en maskiningenjör förenade första och andra maskinsektionerna större än någon maskinsektion å III distriktet. Att nämnda båda maskinsektioner erhållit gemensam ledning, beror därpå, att det härigenom bliver möjligt att bättre utnyttja lokomotiv och personal än om sek-

<sup>1)</sup> Denna tablå är såsom bilaga 1 fogad vid detta protokoll.

<sup>2)</sup> Denna tablå är såsom bilaga 2 fogad vid detta protokoll.

tionerna vore delade. Å andra sidan böra maskinsektionerna så nära som möjligt överensstämma med trafiksektionerna, och hava på dessa grunder under ett maskinsektionsbefäl sammanförts samtliga linjer, tillhörande två trafiksektioner. De svårigheter, som nödvändigtvis uppstå beträffande ledningen av en så stor maskinsektion, hava föranlett anställandet av särskilt kvalificerad assistent åt sektionsföreståndaren. Även tredje maskinsektionen å I distriktet är så stor, att en tillökning av densamma ej bör göras, varjämte det geografiska läget av de nya linjerna i förhållande till nuvarande tredje maskinsektion lägger hinder i vägen för deras sammanförande med nämnda sektion. Det är vidare, såsom nämnts, för samarbetet mellan maskin- och trafikavdelningarna av stor vikt, att maskinsektionerna så nära som möjligt överensstämma med trafiksektionerna. Styrelsen anser därför nödvändigt, att de nya bandelar, Katrineholm—Mjölby och Järna—Norrköping, som jämlikt Kungl. Maj:ts förberörda beslut skola tilläggas I distriktet, bilda en särskild maskinsektion. Av den åberopade tablån framgår, att den nya maskinsektionen i trafikhänseende bliver ungefär jämnställd med de övriga angivna maskinsektionerna. Det må även framhållas, att den synnerligen viktiga genomgångstrafiken å linjen Stockholm—Malmö torde komma att framgå över linjen Järna—Norrköping. Styrelsen anser av dessa skäl, att den nya maskinsektionen bör förestås av en maskiningenjör av 2:a klass.»

En maskin-  
ingenjör av  
2:a klass  
vid central-  
verkstaden.

I fråga om den föreslagna maskiningenjörsbefattningen av 2:a klass vid centralverkstaden anför järnvägsstyrelsen i samma skrivelse den 12 december 1914 följande:

»Den föreslagna maskiningenjörsbefattningen av 2:a klass i verkstadstjänst är erforderlig vid centralverkstaden i Örebro.

Såsom styrelsen i sin förenämnda underdåniga skrivelse den 24 oktober 1913 redan anført, utövades högsta ledningen av centralverkstaden i Örebro under åren 1900 och 1901 av maskindirektören i Göteborg, under åren 1902 och 1903 jämlikt nådigt brev den 24 januari 1902 av en maskiningenjör samt från och med ingången av år 1904 av en maskindirektör med samma befogenhet beträffande centralverkstaden, som enligt instruktionen tillkommer maskindirektör å distrikt. Då nämnda maskindirektörsbefattning jämlikt nådiga brevet av den 26 juni 1903 inrättades, bortföll den maskiningenjörsbefattning, som förut funnits vid centralverkstaden.

Under maskindirektörens överinseende utövas den omedelbara arbetsledningen vid centralverkstaden av tvenne maskininspektorer med biträde av underingenjörer. De tvenne maskininspektorsbefattningarna erhöi centralverkstaden, den ena vid ingången av år 1906, vilken befattning under åren 1906 och 1907 benämndes verkmästare, och den andra år 1908.

Den utveckling, centralverkstaden nått under åren 1907—1912, har styrelsen i sin merberörda underdåniga skrivelse den 24 oktober 1913 påvisat, och får styrelsen till komplettering, i vad framställningen avser härom omhandlade befälsförhållande under tiden 1908—1913, anföra följande avrundade siffror i fråga om centralverkstaden:

	Under år 1908.	Under år 1913.
Samtliga utgifter .....	2,000,000 kronor;	4,350,000 kronor.

	Vid slutet av år 1908.	Vid slutet av år 1913.
Antalet anställd personal .....	600 personer;	950 personer;
Värdet av förrådsbehållningen .....	650,000 kronor;	1,500,000 kronor;
» » arbetsmaskiner och övriga inventarier .....	800,000 » ;	1,650,000 » ;
Bokförda värdet av husbyggnader och spår .....	1,440,000 » ;	2,300,000 » ;
Totalvärdet av inventarier, husbyggnader och spår .....	2,240,000 » ;	3,950,000 » .

Den utveckling, som vid centralverkstaden sålunda ägt rum, kommer att ytterligare fortgå, enär 1914 års riksdag beviljat medel till avsevärda nyanläggningar vid densamma. Sålunda bliver en följd av dessa nyanläggningar, att all spårväxeltillverkning kommer att under de närmaste åren förflyttas från Bollnäs till centralverkstaden. Vidare har styrelsen för avsikt att fortfarande tillämpa och ytterligare utvidga den sedan länge tillämpade anordningen, som visat sig medföra många fördelar, nämligen att vid centralverkstaden låta utföra jämväl nytillverkning av för järnvägsdriften erforderliga effekter såsom broar, vändskivor, vattencisterner, takstolar m. m., varjämte nytillverkning av rullande materiel i viss utsträckning är avsedd att där äga rum. Värdet av vid centralverkstaden utförda nytillverkningar uppgick år 1908 till 529,559 kronor, under det att motsvarande tal för år 1913 är 1,146,501 kronor.

Det är alltså uppenbart, att centralverkstaden, som redan nu är en verkstadsanläggning av betydande dimensioner, kommer att ytterligare utvecklas.

Härav följer emellertid, att antalet expeditionsärenden och utredningar i motsvarande grad ökas, och det bliver då enligt styrelsens uppfattning icke möjligt för nu befintliga arbetskrafter att på ett tillfredsställande sätt handlägga dessa göromål, enär maskindirektören redan nu är så upptagen av expeditions- och utredningsärenden, att han icke hinner i tillräcklig grad ägna sig åt sin viktigaste uppgift: att utöva högsta tillsynen och ledningen av arbetet i verkstäderna. Självfallet är, att den ekonomiska skötseln av centralverkstaden härigenom kan bliva lidande.

De tvenne maskininspektorer, som under maskindirektören utöva arbetsledningen, hava var och en så stora arbetsområden att övervaka, att en minskning av desamma är i hög grad behöflig, för att en tillräckligt effektiv tillsyn av arbetet må bliva möjlig.

Vid förfall för verkstadschefen förordnas såsom vikarie i regel den äldste av de båda maskininspektorererna. Denne tages då från sitt speciella arbete i verkstaden och insättes på ett nytt område och, då det mycket väl kan tänkas, att han varken känner till förhållandena på andra avdelningar än sin egen och ej heller är fullt förtrogen med maskindirektörens uppfattning och avsikter, uppstår lätt ett avbrott i den övervakande ledningen av centralverkstaden och i expeditionen av de löpande göromålen.

För att avhjälpa här nämnda olägenheter har styrelsen ansett sig böra hemställa, att såsom direkt biträde åt maskindirektören vid centralverkstaden och såsom hans ställföreträdare må anställas en tjänsteman med sådan erfarenhet och sådan teoretisk underbyggnad, att han kan underlätta maskindirektörens arbetsbörda, varjämte han genom att övertaga den direkta ledningen av en mindre verkstadsavdelning skulle i någon mån lätta arbetsbördan för de båda nu befintliga maskininspektorererna. Då denne nya tjänsteman skulle biträda verkstads-

chefen med högsta ledningen av verkstäderna och vid dennes bortovaro fungera som föreståndare för verkstäderna, är det nödvändigt, att han är en i verkstadstjänst fullt kvalificerad tjänsteman. Med hänsyn till vad nu anförts torde ifrågavarande befattningshavare böra tillerkännas enahanda tjänsteställning och avlöningsvillkor, som tillkomma maskiningenjör av 2:a klass.»

**Departements-  
chefen.**  
*Ökat antal  
sektionsbefäl.*

Den nuvarande distriktsindelningen vid statens järnvägar omfattar sedan år 1902 5 distrikt, vart och ett bestående av 3 trafiksektioner. Vid varje trafiksektion utgöres trafikbefälet av en trafikinspektör av 1:a eller 2:a klassen och en byråassistent såsom hans närmaste man och ställföreträdare.

Trafiksektionernas tjänstemän hava emellertid i mån av trafikens utveckling blivit så överhopade med göromål, att fara föreligger att de ej kunna på tillfredsställande sätt sköta den viktigaste delen av sin verksamhet, den inspekterande och kontrollerande. Att härigenom allvarliga vådor kunna uppstå för trafiksäkerheten torde icke behöva särskilt framhållas.

1912 års järnvägskommission, den s. k. Malmslättskommissionen, har också fäst sin uppmärksamhet vid denna sak. Efter att hava omnämnt vissa iakttagelser beträffande trafikens skötsel m. m., yttrar sålunda kommissionen (sid. 249 i dess betänkande):

»Vissa förbättringar med avseende på de kontrollerande och inspekterande myndigheternas utförande av dem åliggande kontroll och inspektion synas sålunda vara nödvändiga. Enligt det föregående åligger kontrollen av säkerhetsföreskrifternas tillämpning särskilt trafikinspektörerna. Dessa tjänstemän hava emellertid många andra åligganden, vilka taga deras tid och arbetsförmåga i anspråk, däribland i stor utsträckning handläggning av ärenden rörande personalen. Göromålens omfattning är även betydligt olika vid olika trafiksektioner.

Kommissionen anser därför, att en närmare undersökning bör verkställas, dels huruvida icke en del göromål kunna överflyttas från trafikinspektörerna till annan myndighet, så att dessa kunna ägna mera tid åt inspektionen, dels huruvida icke genom ändrad sektionsindelning — eventuellt anordnande av flera trafiksektioner vid de sydligare, mera livligt trafikerade distrikten — göromålen kunna bli ungefär lika fördelade å samtliga trafikinspektörer, så att vid alla trafiksektioner inspektionen och särskilt kontrollen över säkerhetsföreskrifternas tillämpning kan bli fullt betryggande.»

I det yttrande, järnvägsstyrelsen den 29 september 1914 avgivit över kommissionens betänkande, har styrelsen i förevarande avseende anfört följande:

»Rörande *överflyttning av göromål från trafikinspektör till annan myndighet* har utredning verkställts i syfte att få utrönt, i vad mån det låter sig göra att minska trafikinspektörens expeditjonsarbete för att sålunda giva honom tillfälle

att i större omfattning, än som nu sker, ägna sig åt utövändet av sin kontrollerande och inspekterande verksamhet.

Det har under denna utredning ifrågasatts, att åtskilliga ärenden såsom bokföring, verkställande av undersökningar angående saknat eller skadat gods, tidtabellsärenden samt ärenden rörande normalplan och godstransportplan ävensom vissa personalärenden skulle överflyttas till trafikdirektören och dennes expedition. Av utredningen framgår dock, att flertalet av dessa ärenden äro av den art, att de icke lämpligen kunna avlyftas från trafikinspektören, ävensom att särskilt med hänsyn därtill, att trafikinspektören icke själv behöver handlägga alla detaljer av dessa ärenden, om han än står i ansvar för dessas riktiga behandling och ärendets utredda skick, utvägen i fråga icke verksamt skulle bidra till förverkligandet av det därmed avsedda önskemålet. Styrelsen vill dock i detta sammanhang nämna, att ett i detalj utarbetat förslag till centralisering av undersökningsväsendet angående skadat, förlorat, saknat och övertaligt gods föreligger och att detsamma införande samtidigt med den nya trafikstadgans ikraftträdande torde i viss mån lätta trafikinspektörernas expeditjonsarbete.

Tyngdpunkten i trafikinspektörernas expeditjonsarbete ligger emellertid uti den mångfald av utredningar och utlåtanden samt statistiska uppgifter, som av honom skola avgivas. För lättnad i detta hänseende har nu föreslagits:

1) att rörande ett ärende av allmän natur infordra utlåtande från endast ett distrikt, respektive, vad distriktsförvaltning angår, en trafiksektion samt att i erforderlig mån giva de övriga distrikten och trafiksektionerna tillfälle taga del av detsamma och göra de tillägg eller erinringar, vartill anledning kan föreligga.

Denna utväg skulle anlitas särskilt då man på förhand kan vänta så gott som samma uttalande från varje håll.

2) att trafikinspektörens yttrande finge formen av ett konceptförslag och ej behöve uppställas såsom eget yttrande, eller än lämpligare att konceptförslag upprättades hos trafikdirektören och utsändes till trafikinspektören för fullständig särskilt beträffande lokala förhållanden eller uppgifter.

De under 1) och 2) här ovan föreslagna utvägarna synas beaktansvärda, och är det styrelsens avsikt att söka vidtaga åtgärd för berörda ändamål. För att göra åtgärden fullt effektiv kräves dock, att å trafikdirektörsexpeditionen, varest de närmast under trafikdirektören anställda tjänstemännen nu hava endast bokhållar- och kontorsskrivargrad, anställes högre kvalificerad personal. Sistnämnda önskemål gör sig gällande jämväl med hänsyn till frågan om ställföreträdare för trafikdirektören, då denne är förhindrad fullgöra sin tjänst, och kommer styrelsen att verka för att detta krav må tillgodoses.

Ett annat medel att underlätta trafikinspektörernas inspektionsverksamhet anser styrelsen skola åstadkommas genom att ställa motordressiner till deras föfogande, varom styrelsen fattat beslut. Slutligen må anmärkas, att redan enligt nu gällande arbetsordning finnes möjlighet för trafikinspektören att, där göromålets mängd det kräver, låta den honom biträdande byråassistenten förrätta inspektion i erforderlig omfattning.»

Jämväl överrevisorerna vid statens järnvägar hava uppmärksammat ifrågavarande förhållanden. I sin berättelse angående granskningen av räkenskaperna och förvaltningen under år 1913 hava de sålunda anfört, att ledningen och utvecklingen av två så viktiga områden som

trafikrörelsen och vagn tjänsten under nuvarande förhållanden icke vore nöjaktigt tillgodosedd. Trafikinspektörernas tid hade efter hand i betänklig grad upptagits med skrivgöromål till förfång för den långt viktigare inspektionstjänsten.

I det utlåtande, järnvägsstyrelsen den 6 februari 1915 avgivit över överrevisorernas förenämnda berättelse, har järnvägsstyrelsen meddelat, att styrelsens strävan i fråga om denna inspektionsverksamhet, såsom närmare framginge av styrelsens ovan berörda framställning om inrättande av ytterligare trafikbefälsbefattningar, alltjämt vore inriktad på att söka bereda särskilt trafikinspektörerna ökad möjlighet till inspektion.

Såsom framgår av den nyss lämnade redogörelsen, hade Malmslättskommissionen föreslagit två utvägar för att, i syfte att trygga trafiksäkerheten, lätta trafikinspektörernas arbetsböda. Den ena utvägen skulle vara att överflytta göromål från trafikinspektörerna till annan myndighet. Järnvägsstyrelsen har i sitt ovan återgivna yttrande av den 29 september 1914 behandlat detta spörsmål och därvid angivit vissa åtgärder, som skulle bereda lättnad i trafikinspektörernas arbete. Jag finner det emellertid uppenbart, att endast genom dessa åtgärder det ifrågavarande önskemålet, trafiksäkerhetens tryggande, icke vinnes. Järnvägsstyrelsen har därför ock upptagit kommissionens andra förslag, nämligen anordnande av flera trafiksektioner vid de sydligare, mest trafikerade distrikten. Ökning av trafiksektionernas antal betingas i och för sig redan av järnvägsnätets ständigt fortgående utvidgning med nya banlinjer. Med den omfattning trafiken nu tagit bliver emellertid behovet av en sådan ökning trängande och oavvisligt, såvida trafiksäkerheten skall bliva på vederbörligt sätt tillgodosedd och tryggad. Detta synes mig för övrigt vara på ett klart och övertygande sätt påvisat av järnvägsstyrelsen i dess skrivelser den 4 september och den 12 december 1914.

Av distrikten vid statens järnvägar äro, såsom utredningen nogsamnt giver vid handen, III distriktet det mest omfattande och med hänsyn till den intensiva trafiken däriinom det mest arbetstyngda. Järnvägsstyrelsens nu föreliggande förslag går ut på en uppdelning av III distriktet sålunda, att vissa delar därav överflyttas till I och II distrikten, nämligen bandelen Mjölby—Katrineholm till det förra och bansträckan Halmstad—Göteborg till det senare distriktet. Vad järnvägsstyrelsen anfört till stöd för behovet och lämpligheten av denna ändrade distriktsindelning synes mig vara av övertygande beskaffenhet. I sammanhang med denna nya indelning böra de sålunda tillökade I och II distrikten uppdelas i vardera 4 trafiksektioner i stället för de nuvarande



3. Trafiksektionernas sammanlagda antal skulle således ökas från 15 till 17. Av de sålunda ifrågasatta två nya trafiksektionerna har den ena provisoriskt redan tillkommit genom Kungl. Maj:ts ovan återgivna beslut den 1 oktober 1914; denna sektion, som omfattar bandelen Mjölby—Katrineholm, benämnes 16:de trafiksektionen.

Vid bestämmandet av den nya indelningen av trafiksektioner bör givetvis i största möjliga mån tillses, att sektionerna få ungefär samma omfattning, så att göromålen bliva någorlunda jämnt fördelade mellan trafikinspektörerna. Mot järnvägsstyrelsens förslag, vars innebörd i detta avseende framgår av den vid protokollet fogade tablån över den nya trafiksektionsindelningen (bilaga 1), har jag icke funnit något att erinra. Enligt detta förslag skulle till den ena nya trafiksektionen hänföras, förutom bandelen Mjölby—Katrineholm, jämväl den delvis ännu under byggnad varande järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping, vilken är avsedd att i dess helhet öppnas för trafik hösten 1915. Den andra nya trafiksektionen skulle omfatta bandelarna Halmstad—Göteborg, Göteborg—Strömstad och Tingstad—Sannegården.

Inrättandet av dessa två trafiksektioner nödvändiggör en ökning av trafikbefälet med två trafikinspektörer av 2:a klass och två byråassistenter.

Beträffande förslaget om inrättande av en ny maskinsektion är till en början att märka, att maskinsektionerna för möjliggörande av ingående samarbete mellan trafik- och maskinavdelningarna, såvitt möjligt, böra sammanfalla med trafiksektionerna. Redan på denna grund är det önskvärt, att en ny maskinsektion inrättas, motsvarande den nya 16:de trafiksektionen och således omfattande bandelarna Mjölby—Katrineholm och Järna—Nyköping—Norrköping. Frånsett denna synpunkt torde det emellertid, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, efter öppnande för trafik av bandelen Nyköping—Norrköping bliva alldeles nödvändigt att i två sektioner uppdelat ifrågavarande maskinsektion, benämnd första och andra maskinsektionerna, som redan förut är den största och mest arbetstyngda av alla. Sifferuppgifterna i tablån över I och III distriktens indelning i maskinsektioner (bilaga 2) torde i detta avseende vara mycket belysande. Banlängden samt antalet personal och lokomotiv äro för denna sektion i dess nuvarande omfattning betydligt större än för någon av övriga sektioner, och även efter den föreslagna nya sektionens fränskiljande bliver så förhållandet. Sistnämnda maskinsektion kommer att i trafikhänseende bliva ungefär likställd med

övriga maskinsektioner. För dess inrättande erfordras en ny maskiningenjörsbefattning av 2:a klass.

Inrättandet av ytterligare en ny trafiksektion har icke från järnvägsstyrelsens sida föranlett framställande av förslag om motsvarande ökning av maskinsektionerna.

*En maskin-  
ingenjör av  
2:a klass vid  
centralverk-  
staden.*

Vidkommande slutligen frågan om inrättande av en maskiningenjörsbefattning av 2:a klass vid centralverkstaden i Örebro framgår av järnvägsstyrelsens i ämnet lämnade utredning, att centralverkstaden under det sista årtiondet undergått en synnerligen kraftig utveckling, varom de jämförande uppgifter, som finnas intagna å sid. 14 och 36—37 härovan, torde giva ett oförtydligt vittnesbörd. Särskilt må framhållas, att arbetarantalet vid verkstaden sedan år 1903, då arbetet i verkstaden kom i gång i full omfattning, mer än fördubblats; år 1913 uppgick antalet till 950 personer. Värdet av nytillverkningen vid verkstaden samma år uppgick till över 1,100,000 kronor, under det utgifterna belöpte sig till över 4,300,000 kronor. Denna verkstadens utveckling fortgår alltjämt. Arbeten pågå sålunda för närvarande därstädes för beredande av utrymme för tillverkningen av spårväxlar, vilken är avsedd att i sin helhet flyttas från Bollnäs till centralverkstaden. Vidare må erinras, att anslag för ytterligare erforderliga utvidgningar av verkstadsanläggningarna beviljats av riksdagen såväl 1914 som innevarande år.

Att det under sådana förhållanden i längden icke skall bliva möjligt för verkstadens chef, från och med år 1904 en maskindirektör, att utan särskilt biträde på tillfyllestgörande sätt utöva chefskapet, som innefattar dels ombesörjande av expeditionsärenden och utredningar dels ock högsta tillsynen och ledningen av arbetet i verkstäderna, läser vara obestridligt. Olägenheterna härav vid en så omfattande och för statens järnvägars verksamhet viktig anläggning som den ifrågasvarande, där givetvis en rationellt ordnad ledning är ett grundvillkor för bästa möjliga ekonomiska utbyte, torde ligga i öppen dag. Att den föreslagna nye befattningshavaren icke bör hava lägre kvalifikationer än en maskiningenjör av 2:a klass, finner jag uppenbart, då han såsom chefens närmaste man skall biträda vid högsta ledningen av verkstäderna och i chefens frånvaro fungera såsom föreståndare för desamma. Jag anser mig således böra tillstyrka järnvägsstyrelsens framställning även i förevarande del.

*Förslagens  
ekonomiska  
innehåll.*

Den ekonomiska innebörden av de förslag, jag härovan framställt, framgår av nedanstående översikt, däri den för statsverket föranledda

kostnadsökningen för en var av de nya befattningarna av högre grad, med undantag för lantmätarbefattningen och stationsinspektorsbefattningen vid Trällebors ångfärjestation, upptagits med belopp motsvarande dels det med de särskilda befattningarna förenade arvudet i lägsta lönegraden, dels ock, efter omständigheterna, antingen värdet av förmånen av bostad in natura, beräknat till 20 procent av arvudet, eller ock, där bostadsförmån in natura icke kommer att åtnjutas, vederbörlig ersättning för bostad och bränsle. I nedan angivna kostnadsökning äro jämväl medräknade tillfälliga lönetillägg åt den under 3) upptagna personalen av lägre grad i enlighet med mitt förut gjorda uttalande (sid. 29).

Beträffande lantmätarbefattningen kommer av dennas uppförande å ordinarie stat, på sätt ovan är sagt, ej att föranledas ökad kostnad för statsverket.

Vad angår stationsinspektorsbefattningen vid Trällebors ångfärjestation, vid vars tillsättande en förste stationsskrivarbefattning är avsedd att indragas, har kostnadsökningen upptagits med skillnaden mellan arvudena i lägsta lönegraden för dessa båda befattningar (stationsinspektoren övertager förste stationsskrivarens bostad in natura).

1) Två stationsinspektorsbefattningar å 3:e klassens station:		
a) i Nyköping (3,000 + 600 kronor).....	kronor	3,600: —
b) vid Trällebors ångfärjestation .....	»	900: —
2) En kamrerbefattning vid centralverkstaden (3,900 + 1,200 kronor).....	»	5,100: —
3) Följande nya befattningshavare, förut ej uppförda å ordinarie stat, nämligen:		
verkstadsmästare,	}	)..... » 38,466: —
verkstadsförmän,		
lokomotivreparatörer,		
vagnreparatörer,		
elektriska reparatorer,		
signalreparatörer,		
elektriska underreparatörer,		
signalunderreparatörer samt maskinskötare å ångfärja		

Transport kronor 48,066: —

<sup>1)</sup> Beträffande antalet befattningshavare inom varje grupp hänvisas till uppgiften därom å sid. 20 härovan. Här uteslutes gruppen trädgårdsförmän, för vilka kostnadsökningen av järnvägsstyrelsen uppgivits till 773 kronor. Därav beror skillnaden mellan det å sid. 20 angivna slutbeloppet, 39,239 kronor, och det här ovan upptagna, 38,466 kronor.

	Transport kronor		48,066: —
4) Två trafikinspektörsbefattningar av 2:a klass, à 5,400 kronor (4,200 + 1,200 kronor) .....	»		10,800: —
5) Två byråassistentbefattningar à 4,200 kronor (3,300 + 900 kronor) .....	»		8,400: —
6) Två maskiningenjörsbefattningar av 2:a klass, därav en i Örebro à 5,400 (4,200 + 1,200 kronor) och en i Nässjö à 5,250 kronor (4,200 + 1,050 kronor) .....	»		10,650: —
		Summa kronor	77,916: —

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

besluta de ändringar i avlöningsreglementet den 15 november 1907 för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgå av det vid protokollet fogade förslag till nådig kungörelse i ämnet.

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

*Carl Stålhammar.*

**3 BILAGOR  
TILL PROTOKOLLET.**

## Bilaga 1.

## Nuvarande indelning av trafiksektioner.

Trafiksektion.	Linjer.	Längd km.	Antal stationer.	Antal håll- och lastplatser och hållplatser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stationspersonal.	Tågpersonal.	Summa personal.
1	Stockholms central—Hallsberg ... Tanto—Stockholms södra ..... Saltskog—Södertälje ..... Järna—Nyköping .....	258.2	32	7	517	169	686
2	Stockholms central—Krylbo ..... Tomtebodavärtan—Värtan med sidolinjer till Karlberg och Stockholms östra	168.7	27	7	1,122	73	1,195
3	Krylbo—Mjölby ..... Örebro södra—Svartå .....	302.1	38	14	435	105	540
4	Göteborg—Falköping Ranten ..... Olskroken—Strömstad ..... Tingstad—Sannegården .....	296.6	36	23	511	100	611
5	Falköping Ranten—Nässjö ..... Falköping Ranten—Hallsberg ... Skövde—Karlsborg .....	300.8	28	19	405	90	495
6	Laxå—Charlottenberg—norska gränsen ..... Kil—Fryksta ..... Grythytted—Kortfors .....	250.3	27	9	292	52	344

## Föreslagen ny indelning av trafiksektioner.

Trafik sektion.	L i n j e r	Längd km.	Antal stationer.	Antal håll- och last-platser och håll-platser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stations-personal.	Tåg-personal.	Summa personal.
1	Stockholms central—Hallsberg ... Tanto—Stockholms södra ..... Saltskog—Södertälje .....	201.4	25	5	479	160	639
2	Stockholms central—Krylbo ..... Tomteboda—Värtan med sidolinjer till Karlberg och Stockholms östra .....	168.7	27	7	1,122	73	1,195
3	Krylbo—Mjölby..... Örebro södra—Svartå ..... (Dagarn—Hultebo) .....	302.1	38	14	435	105	540
Ny sektion nr 1 (16.de sektionen)	Katrineholm—Mjölby ..... Järna—Åby .....	235.7	30	13	494	115	609
4	Göteborg—Falköping Ranten .....	114.2	16	8	445	95	540
5	Falköping Ranten—Nässjö ..... Falköping Ranten—Hallsberg ... Skövde—Karlsborg .....	300.8	28	19	405	90	495
6	Laxå—Charlottenberg—norska gränsen ..... Kil—Fryksta ..... Grythytted—Kortfors .....	250.8	27	9	292	52	344

## Nuvarande indelning av trafiksektioner.

Trafiksektion.	Linjer.	Längd km.	Antal stationer.	Antal håll- och lastplatser och hållplatser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stationspersonal.	Tågpersonal.	Summa personal.
7	Malmö—Alvesta .....	266.8	46	5	1,120	180	1,300
	Arlöv—Billesholms gruva .....						
	Malmö—Trälleborg F .....						
	Ångfärjelederna till Sassnitz och Köpenhamn .....						
8	Hälsingborg F—B:s Göteborg ...	320.1	61	8	465	132	597
	Ängelholm—Landskrona .....						
	Åstorp—Höganäs .....						
9	Alvesta—Katrineholm.....	302.6	36	13	718	166	884

*Anm.* Personalen å trafikinspektörsexpeditionen är ej medräknad härövan.

3:e sektionen enligt nya indelningen: sifferuppgifter för linjen Dagarn—Hultebo kunna ännu ej uppgivas.

Nya sektionen n:r 1: personalantalet bör ökas, när någon personal för sträckan Nyköping—Åby ännu ej kunnat upptagas.

6:e sektionen: personalantalet för sträckan Grythytted—Kortfors är ej upptaget.

7:e sektionen: kilometertalet för ångfärjelederna är ej medräknat.

Omkastningen av sektionernas utsträckning vållar vissa förskjutningar beträffande tågpersonalen, vilka ej exakt kunna uppgivas; så skall i den nya indelningen

nya sektionens n:r 2 tågpersonal ökas på bekostnad av 4:e sektionens,

8:e " " " " " " " " 7:e " " och

nya " n:r 1 " " " " " " 9:e " .



## Föreslagen ny indelning av trafiksektioner.

Trafiksektion.	Linjer.	Längd km.	Antal stationer.	Antal håll- och lastplatser och hållplatser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stationspersonal.	Tågpersonal.	Summa personal.
Ny sektion nr 2 (17:de sektionen)	Strömstad—(B:s Göteborg)—Halmstad .....	333.4	46	18	211	41	252
	Tingstad—Sannegården .....						
7	Malmö—Hässleholm .....	114.7	24	1	872	142	1,014
	Malmö—Trälleborg F. ....						
	Ångfärjelederna till Sassnitz och Köpenhamn .....						
8	Arlöv—Halmstad .....	223.1	49	5	405	96	501
	Billesholms gruva—Landskrona .....						
	Åstorp—Höganäs .....						
9	Ängelholm—Hälsingborg F. ....	273.6	26	8	425	98	523
	Hässleholm—Mjölby .....						

## S a m m a n-

## Nuvarande indelning av trafiksektioner.

Distrikt.	Omfattande trafiksektionerna.	Längd km.	Antal statio- ner.	Antal håll- och last- platser och håll- platser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stations- personal.	Tåg- personal.	Summa personal.
I .....	1:sta, 2:dra och 3:dje .....	729.0	97	28	2,074	347	2,421
II .....	4:de, 5:te och 6:te .....	847.7	91	51	1,208	242	1,450
III .....	7:de, 8:de och 9:de .....	889.5	143	26	2,303	478	2,781
		2,466.2	331	105	5,585	1,067	6,652

*Anm.* Enär bandelen Nyköping—Åby ej är medtagen i den nuvarande indelningen, men väl i den nya, föranleder detta, att för den nya indelningen längdkilometer-antalet ökas med 51.8 km. och att stationernas antal ökas med 5 och hållplatsernas med 2, jämfört med den nuvarande indelningen. Någon personal för denna linje kan däremot ej uppgivas.

drag.

## Föreslagen ny indelning av trafiksektioner.

Distrikt.	Omfattande trafiksektionerna.	Längd km.	Antal statio- ner.	Antal håll- och last- platser och håll- platser.	Antal tjänstemän under november månad 1913 i medeltal per dag.		
					Stations- personal.	Tåg- personal.	Summa personal.
I .....	1:sta, 2:dra, 3:dje och nya sektionen nr 1.....	907.9	120	39	2,530	453	2,983
II .....	4:de, 5:te, 6:te och nya sektionen nr 2	998.7	117	54	1,353	278	1,631
III .....	7:de, 8:de och 9:de .....	611.4	99	14	1,702	336	2,038
		2,518.0	336	107	5,585	1,067	6,652

## Bilaga 2.

## Indelning av I och III distrikten

## Nuvarande indelning.

Distrikt.	Maskinsektioner.	Längd i km.	Antal loko- motiv.	Antal personal.	
				Lokomotiv- personal.	Övrig personal.
I	<b>Första och andra maskinsektionerna.</b> Krylbo—Stockholm—Hallsberg och Järna—Norrköping (provisoriskt) .....	426.9	146	546	610
	<b>Tredje maskinsektionen.</b> Krylbo—Hallsberg—Mjölby och Örebro södra—Svartå	302.1	51	172	163
III	<b>Sjunde maskinsektionen.</b> Malmö—Alvesta, Malmö—Trälleborg F, Arlöv—Billesholms gruva .....	266.8	109	284	455
	<b>Åttonde maskinsektionen.</b> Hälsingborg F—B:s Göteborg, Ängelholm—Landskrona och Åstorp—Höganäs .....	320.1	81	178	375
	<b>Nionde maskinsektionen.</b> Katrineholm—Alvesta .....	302.6	82	246	286

## i maskinsektioner.

Föreslagen indelning efter beslutad ändring av gränsen mellan  
I och III distrikten.

Distrikt.	Maskinsektioner.	Längd i km.	Antal loko- motiv.	Antal personal.	
				Lokomotiv- personal.	Övrig personal.
I	<b>Första och andra maskinsektionerna.</b>				
	Krylbo—Stockholm—Hallsberg .....	370.1	122	468	542
	<b>Tredje maskinsektionen.</b>				
	Krylbo—Hallsberg—Mjölby och Örebro södra—Svartå	302.1	55	198	215
	<b>Ny maskinsektion.</b>				
	Katrineholm—Mjölby och Järna—Nyköping—Norr- köping .....	235.7	64	191	180
III	<b>Sjunde maskinsektionen.</b>				
	Malmö—Hässleholm, Malmö—Trälleborg F, Arlov— Billesholms gruva .....	167.8	80	224	364
	<b>Åttonde maskinsektionen.</b>				
	Hälsingborg F—B:s Göteborg, Ängelholm—Lands- krona och Åstorp—Höganäs .....	320.1	81	178	375
	<b>Nionde maskinsektionen.</b>				
	Mjölby—Hässleholm .....	273.6	67	164	230

## Bilaga 3.

## Förslag

till

## nådig kungörelse

angående ändrad lydelse av §§ 2, 3 och 14 i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907.

## § 2.

1:o) Till annan tjänsteman i styrelsen än generaldirektör och överdirektör utgår avlöning dels såsom arvode och dels, där bostad in natura icke åtnjutes, i form av ersättning för bostad och bränsle, allt enligt följande stat med däri i förekommande fall angivna högsta och lägsta belopp för år räknat. Där ersättning för bostad och bränsle icke är i staten med visst oföränderligt belopp angiven, utgår samma ersättning med 40 procent av arvodet med den i staten bestämda begränsning. Nämnda ersättning anses tillhöra lönen.

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.		
	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	
<i>Tjänstemän av högre grad.</i>							
Byråchef .....	6,000	6,900	1,800		7,800	8,700	} Byråchef kan i stället för ersättning för bostad och bränsle erhålla bostad in natura om 6 rum och kök.
Byrådirektör .....							
Ombudsman .....							
Överkontrollör .....	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500	
Arkitekt .....							
Matematiker .....							

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.	
	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.
Sekreterare .....						
Kamrer och föreståndare för kammarkontoret .....						
Förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret .....						
Milkontrollör och föreståndare för milkontoret .....	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600
Revisor och föreståndare för re- visionskontoret .....						
Förste kontrollör .....						
Byråingenjör av 1:a klass .....						
Lantmätare .....						
Kassör .....						
Registrator .....						
Notarie .....	3,300	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700
Byråingenjör av 2:a klass .....						
Förrådsförvaltare .....						
Kontrollör .....						
Förste bokhållare .....	2,400	3,600	960	1,100	3,360	4,700
Underingenjör .....						
Manlig bokhållare .....	2,100	3,300	840	1,100	2,940	4,400
Ritare .....	1,500	2,700	600	850	2,100	3,550
Manlig kontorsskrivare .....						
Kvinnlig bokhållare .....	1,500	2,100	600	650	2,100	2,750
” kontorsskrivare .....	1,080	1,800	400		1,480	2,200
<i>Tjänstemän av lägre grad.</i>						
Vaktmästare .....	840	1,200	—	—	840	1,200
Manligt kontorsbiträde .....	840	1,200	336	480	1,176	1,680

Vaktmästare erhåller bostad  
in natura. Förste vakt-  
mästare erhåller ett till-  
läggsarvode av 200 kr.  
om året.

Kontorsbiträde, som tjänst-  
gör såsom förman å biljett-  
tryckeriet, kan erhålla ett  
tilläggsarvode av högst  
180 kr. om året.

*Ann.* Tilläggsarvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras av tjänste-  
man, då han ej tjänstgör.

2:o) Då Kungl. Maj:t finner sådant lämpligt, må kontorsskrivare avlönas efter beting på det sätt, att han erhåller betalning, i den mån han verkställer arbete, varå styrelsen utsatt visst pris. Så avlönad kontorsskrivare skall för utförandet av sådana arbeten, vilka icke lämpligen kunna på nämnda sätt gottgöras, erhålla betalning för timme enligt pris, som styrelsen fastställer.

3:o) *Tjänstemän vid distrikten och centralverkstaden* åtnjuta arvode enligt följande stat med däri angivna lägsta och högsta belopp för år räknat.

	Arvode.	
	Lägst kr.	Högst kr.
<i>Tjänstemän av högre grad.</i>		
Distriktschef .....	8,000	
Bandirektör .....	6,000	6,900
Maskindirektör .....		
Trafikdirektör .....	4,800	5,700
Baningenjör av 1:a klass .....		
Maskiningenjör av 1:a klass .....		
Trafikinspektör av 1:a klass .....	4,500	5,400
Överinspektör .....		
Distriktssekreterare .....	4,200	5,100
Baningenjör av 2:a klass .....		
Telegrafingenjör .....		
Maskiningenjör av 2:a klass .....		
Trafikinspektör av 2:a klass .....	3,900	4,800
Distriktskamrer .....		
Verkstadskamrer .....	3,600	4,500
Förrådsförvaltare .....		
Stationsinspektör å 1:a klassens station .....	3,300	4,200
Stationsinspektör å 2:a klassens station .....		
Distriktskassör .....	3,000	3,900
Maskininspektör .....		
Byråassistent .....	2,400	3,600
Stationsinspektör å 3:e klassens station .....		
Underinspektör .....	2,400	3,600
Expeditionsföreståndare .....		
Underingenjör .....		
Förste bokhållare .....	2,400	3,300
Förste telegrafist .....		
Stationsinspektör å 4:e klassens station A .....	2,400	3,300



	Arvode.		
	Lägst kr.	Högst kr.	
Bokhållare .....	2,100	3,300	
Förste stationsskrivare .....			
Telegrafist .....	1,800	3,000	
Stationsinspektör å 4:e klassens station B	2,100	2,700	
Ritare .....	1,500	2,700	
Manlig kontorsskrivare .....			
Stationsskrivare .....			
Kvinnlig kontorsskrivare .....	1,080	1,800	
<i>Tjänstemän av lägre grad.</i>			
Lokomotivmästare .....	1,800	3,000	
Vagnmästare .....	1,500	2,700	
Verkstadsmästare .....	1,500	2,400	
Överbanmästare .....	1,200	2,100	
Lokomotivförare .....			
Maskinist .....	1,200	1,800	
Banmästare av 1:a klass .....			
Trädgårdsmästare .....			
Förrådsmästare .....			
Stationsmästare å 5:e klassens station .....			
Bangårdsmästare .....			
Tågmästare .....			
Verkstadsförman .....			
Banmästare av 2:a klass .....	1,020	1,500	} Nattbanmästare erhåller ett högsta arvode av 1,260 kronor.
Lokomotivreparatör .....			
Elektrisk reparator .....			
Signalreparatör .....			
Vagnförman .....			
Stallförman .....			
Stationsmästare å 6:e klassens station .....			
Konduktör .....	900	1,500	
Manligt kontorsbiträde .....			
Stationsförman .....			
Portvakt å 1:a klassens station eller vid verkstad .....			} Portvakt vid verkstad erhåller ett högsta arvode av 1,260 kronor.

	Arvode.		
	Lägst kr.	Högst kr.	
Lokomotiveldare .....	900	1,380	
Vagnskötare .....			
Förrådsförman .....			
Maskin- och pannskötare .....			
Vagnreparatör .....			
Elektrisk underreparatör .....			
Signalunderreparatör .....			
Stationsmästare å 7:e klassens station .....			
Kvinnligt kontorsbiträde .....			
Vaktmästare .....			
Banvakt .....	840	1,140	} Banvakt, vilken tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, kan under seglationstiden erhålla ett tilläggsarvode efter högst 120 kronor för år.
Vagn- och stallkarlar .....			
Förrådsvakt .....			
Stationskarl .....			

*Anm. 1.* Stationsinspektör, som tillika är tågdirigent, kan erhålla ett tilläggsarvode efter högst 300 kronor om året.

*Anm. 2.* Tilläggsarvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras av tjänsteman, då han ej tjänstgör.

## § 3.

Antalet av nedanstående befattningar utgör

*i styrelsen:*

byråchefer .....	10	revisor och föreståndare för revisionskontoret .....	1
byrådirektörer .....	3	förste kontrollörer .....	3
ombudsman .....	1	byråingenjörer av 1:a klass .....	11
överkontrollör .....	1	lantmätare .....	1
arkitekt .....	1	kassör .....	1
matematiker .....	1	registrator .....	1
sekreterare .....	7	notarier .....	7
kamrer och föreståndare för kammarkontoret .....	1	byråingenjörer av 2:a klass .....	5
förste aktuarie och föreståndare för statistiska kontoret .....	1	förrådsförvaltare .....	1
milkontrollör och föreståndare för milkontoret .....	1	kontrollörer .....	5

*vid distrikten och centralverkstaden:*

distriktschefer .....	5	trafikdirektörer .....	5
bandirektörer .....	5	baningenjörer av 1:a klass .....	5
maskindirektörer .....	6	maskiningenjörer av 1:a klass .....	5

trafikinspektörer av 1:a klass .....	8	stationsinspektörer å 1:a klassens sta-	
överinspektörer .....	3	tioner .....	2
distriktssekreterare .....	5	stationsinspektörer å 2:a klassens sta-	
baningenjörer av 2:a klass .....	27	tioner .....	33
telegrafingenjörer .....	5	distriktskassörer .....	5
maskiningenjörer av 2:a klass .....	16	maskininspektörer .....	18
trafikinspektörer av 2:a klass .....	9	byråassistenter .....	17
distriktskamrerare .....	5	stationsinspektörer å 3:dje klassens	
verkstadskamrer .....	1	stationer .....	39
förrådsförvaltare .....	5	underinspektörer .....	5
		expeditionsföreståndare .....	17

Antalet övriga i § 2 omnämnda befattningar bestämmes för varje år av Kungl. Maj:t.

## § 14.

*Tjänstemän å ångfärja.*

1:o) Tjänstemän å statens järnvägar tillhörig ångfärja åtnjuta arvode enligt följande stat med däri angivna lägsta och högsta belopp för år räknat

	A r v o d e	
	lägst kr.	högst kr.
<i>Tjänstemän av högre grad.</i>		
Befälhavare <sup>1)</sup> .....	4,200	5,100
Förste styrman och reservbefälhavare <sup>2)</sup> .....	2,400	3,300
Övermaskinist <sup>3)</sup> .....		
Andre styrman <sup>2)</sup> .....	1,800	2,700
<i>Tjänstemän av lägre grad.</i>		
Andre maskinist <sup>4)</sup> .....	1,800	2,700
Tredje styrman .....	1,200	1,800
Tredje maskinist .....		
Maskinskötare .....	900	1,380
Förhandseldare .....	840	1,200
Rorgångare .....		
Timmerman .....		
Eldare .....	780	1,020
Matros .....	720	960

<sup>1)</sup> Befälhavare åtnjuta för varje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trälleborg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarvode.

<sup>2)</sup> Förste och andre styrman åtnjuta för varje enkel resa, de tjänstgöra såsom befälhavare, å routen Trälleborg—Sassnitz 3 kronor 50 öre och å annan route 1 krona såsom tilläggsarvode.

<sup>3)</sup> Övermaskinist åtnjuta för varje enkel resa, han tjänstgör, å routen Trälleborg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarvode.

<sup>4)</sup> Maskinist åtnjuta för varje enkel resa, han tjänstgör såsom övermaskinist, å routen Trälleborg—Sassnitz 1 krona 75 öre och å annan route 50 öre såsom tilläggsarvode.

2:o) Tjänsteman å ångfärja äger uppbära ersättning för bostad och bränsle jämlikt bestämmelserna i § 9 mom. 3 i detta avlöningsreglemente.

3:o) Ifrågavarande personal åtnjuter fri kost ombord enligt de närmare grunder, styrelsen bestämmer.

4:o) Tjänsteman å ångfärja av *lägre grad* erhåller beklädnadsersättning till visst årligt belopp jämte i vissa fall överdragskläder in natura, allt enligt reglemente, som av styrelsen fastställles.

5:o) Å ifrågavarande personal tillämpas i övrigt bestämmelserna för annan distriktspersonal i detta avlöningsreglemente; dock att dyrortstillägg icke utgår till tjänsteman å ångfärja.

I fråga om arvodesförhöjning för maskinskötare, förhandseldare, rorgångare och timmerman gälla samma regler, som i § 4 stadgas för tjänsteman i styrelsen med lägsta arvode under 1,200 kronor; och beträffande arvodesförhöjning för eldare och matros samma regler, som i nämnda § stadgas för befattningshavare vid distrikten med lägsta arvode av 840 kronor.

---

Denna kungörelse skall lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1916.

---