

Nr 63.

Av herrar **Leo** och **Werner**, om lokomotiveldares uppflyttning i högre lönegrad.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 2 till innevarande riksdag angående vissa ändringar i avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid statens järnvägar m. fl. verk lämnas å sidorna 19 och 20 en kortfattad redogörelse över en till Kungl. Maj:t från Sveriges lokomotivmannaförbund ingiven framställning om förbättrad löneställning för lokomotiveldare antingen så, att de ifrågakarande befattningshavarna uppflyttas i löneskalan från nu gällande 3:e till 4:e lönegraden eller, därest detta icke för närvarande kunde ske, att rätt medgäves lokomotiveldare att efter i lönerglementet eljest stadgade grunder erhålla uppflyttning i 8:e löneklassen, sedan han under tre år uppburit lön efter 7:e löneklassen, d. v. s. i regeln efter minst 15 års ordinarie tjänst.

I propositionen meddelas dessutom, att kungl. järnvägsstyrelsen och kommunikationsverkens lönenämnd avstyrkt den ifrågakarande framställningen, men att dock reservationer avgivits till förmån för densamma dels inom kungl. styrelsen av överdirektören Virgin och byråchefen Svensson och dels inom lönenämnden av ledamoten herr E. Eriksson.

Slutligen har vederbörande departementschef efter en kortare motivering anfört, att han icke ansett sig för närvarande kunna tillstyrka åtgärd i någon av de ovan angivna riktningarna.

Då undertecknade emellertid dels med kännedom om det av förbundet framförda sakläget och dels efter tagen del av förbundets framställning och därtill hörande utredningsmaterial funnit, att billighet och rättvisa tala för att åtgärder vidtagas i ena eller andra riktningen till förbättring av de ifrågakarande befattningshavarnas löneställning, ha vi härmed tillåtit oss framföra ärendet till riksdagens prövning och vilja här nedan återgiva de huvudsakliga motiv, varpå vi stödja denna vår uppfattning.

Den av nämnda personalorganisation påvisade eftersättningen i lönehänseende för lokomotiveldarna inträdde redan med den lönereglering, som blev gällande från och med år 1908, vilket synnerligen markant åskådliggöres i härtill, såsom Bilaga I, fogade siffersammanställning. Av denna bilaga finner man som ofrånkomligt, att lokomotiveldarna fram till år 1908 i lönehänseende voro jämnställda eller stodo framför de befattningshavare,

som nu tillhöra 4:e lönegraden. Då nu denna eftersättning för lokomotiveldarna försiggick mitt under den tidsperiod, som kännetecknar en epok för statens järnvägar i fråga om dragkraftsenheternas utveckling till förut okända mått med motsvarande krav på ökad prestationsförmåga hos den personal, som betjänar dessa enheter, då lär det icke kunna ens antydvas, att nedplaceringen skedde till följd av minskat arbete eller ansvar, synnerligast som trafikintensitet med därtill stegrade anspråk på personalen under samma tidsperiod jämväl uppvisade en liknande kraftig utveckling.

Vid en närmare granskning av motiven till den påvisade nedplaceringen för lokomotiveldarna finner man ock, att denna företagits på grund av den relativt tidiga befordran till lokomotivförare, som vid tidpunkten för uppgörande av förslaget till 1907 års löneroglering ägde rum. Det uppsving i järnvägstrafiken å ena sidan samt inlösning till staten av en del större enskilda järnvägar, såsom västkustbanorna och andra, som ägde rum under en följd av år närmast före och efter senaste sekelskiftet, medförde ökat krav på personal, och för lokomotiveldaregruppens del kunde det sålunda vid tiden för lönerogleringen 1907 visas hän på en undantagslös befordran efter 7 à 8 års tjänst som eldare. Häri ligger helt och fullt skälet till den efterplacering, som skedde. Det ansågs nämligen av dåvarande myndigheter, att den ifrågavarande befattningen under de nämnda förhållandena endast blev en gradpasserarejänst och sålunda till sin natur olik de övriga befattningar, med vilka eldaregruppen tidigare var samplacerad. Personalen själv, som givetvis icke kunde förneka faktum, vittne som den var till, att lokförarebefattningen erhöles vid 29 à 30-års åldern, fann sig i den vidtagna åtgärden utan nämnvärd opinion, naturligen dock i den förhoppningen, att då förhållandena ändrades eller befattningen en gång återtog en mera konstant karaktär, vilket tidigare varit fallet, då skulle myndigheterna lika beredvilligt iakttaga detta och göra den därav föranledda uppflyttningen.

Kom så lönerogleringen 1919 med giltighet från och med den 1 juli 1920, vilken dock bibehöll lokomotiveldarna ungefärligen i samma placering, som varit gällande sedan 1908, ehuru medelåldern för befordran till lokomotivförare något stegrats. Men fortfarande skedde uppenbarligen till stor del placeringen av lokomotiveldarna i lönehänseende vid 1919 års löneroglering på samma skäl som 1907, det vill säga befattningen betraktades fortfarande som gradpasseringstjänst.

Nu ha emellertid ytterligare 5 år gått, utan att någon förändring i befordringsutsikterna inträtt. På grund av en hel del samverkande omständigheter ställa dessa sig tvärt om nu mörkare än någonsin tillförene. Medan sålunda enligt här intagna sammanställning lokomotiveldare 1908

Distrikt	Lokföraro befordrade till denna befattning 1908				Äldsta lokeldare 1925 *)				
	Medeltal				Medeltal				
	Födelseår	Befordrad till lokeldare år	Antal år som ordinarie lokeldare	Levnadsålder vid befordran till lokförare	Födelseår	Befordringsår	Antal år som ordinarie lokeldare	Större antal år som lokeldare 1925 än 1908	Levnadsålder 1925
I	1875	1900	8	33	1882	1909	16	8	43
II	1875	1900	8	33	1883	1909	16	8	42
III	1877	1900	8	31	1883	1908	17	9	42
IV	1875	1900	8	33	1885	1912	13	3	40
V	1875	1901	7	33	1886	1913	12	3	39

unno befordran till lokomotivförare vid 31 à 33 års ålder efter blott 7 à 8 års tjänst som ordinarie lokomotiveldare, så ha de eldare, som nu stå i tur att vinna nämnda befordran, redan nått en levnadsålder av 39 à 43 år och innehaft tjänst som ordinarie lokomotiveldare från 12 till 17 år — och ännu förefinnes ingen utsikt till befordran för dem.

Redan utan varje kommentar torde detta förefalla anmärkningsvärt. Här gäller det ju också en ålder, under vilken bildandet av familj i regel sker och familjeförsörjningskostnaderna svälla ut, och vidare personer, vilka undantagslöst gått in för den tidens säkra utsikter till en efter begränsad väntetid bättre avlönad befattning samt fördenskull lämnat ett yrke, i vilket de flesta eljest nu säkerligen haft en fördelaktigare ställning, än den de inneha som lokomotiveldare. Beaktas bör dessutom, att det gäller en befattning, som mer än de flesta i järnvägstjänsten kräver en synnerligen god fysik. Strängt och forcerat arbete bredvid den heta ångpannan med åtföljande svettning den ena stunden, för att den nästa vara utsatt för drag och avkylning, är påfrestningen ur hälsosynpunkt påtaglig. Så länge det emellertid rör sig om yngre personer i 20 à 30-års åldern går det att fördraga, men förhållandet är givetvis ett annat vid 40 à 45 års eller ännu högre ålder. Då går det helt enkelt icke längre att hålla ut, utan måste de, med uppgivande av hoppet om befordran, söka sig ett lättare arbete vid verket, om sådant står att få. Tydligt berättigas man säga, att med dessa fakta för ögonen har lokomotiveldarebefattningen mer än tillräckligt återgått från att vara gradpasserarejänst till den ställning, varpå befattningens placering i löneskalan före år 1908 grundats.

Att ställningen ter sig prekär för här berörda personalgrupp, förnekas i själva verket icke heller av vare sig kungl. järnvägsstyrelsen eller kommunikationsverkens lönenämnd i dessas underdåniga yttrande till lokomotivmannaförbundets förberörda framställning, se bilagorna II och III. Likväl vilja dock dessa båda myndigheter göra gällande, att stagnationen i befordran för lokomotiveldarna väsentligen är att söka i depressionen och

*) S. k. överåriga, som av skilda orsaker ej erhållit befordran enligt tur, äro ej medräknade.

den därav minskade trafiken och att liknande stagnation till följd därav, möjligen i större eller mindre grad, gjort sig gällande för ett flertal andra befattningshavaregrupper. Detta resonemang, liksom och i den mån den av departementschefen åberopade framställningen från Trafiktjänstemännens riksförbund uppfattats vara av beskaffenhet motsvarande lokomotivmannaförbundets framställning, förbiser emellertid tvenne synnerligen viktiga och enligt vår mening fullt avgörande omständigheter: 1) att den nuvarande lokomotiveldaren vid 1908 års löne reglering *nedplacerades* i löneavseende, på grund av att befordran till lokomotivförare då stod som given efter 8 års tjänst i förstnämnda befattning, men att denna befordran numera icke står inom synhåll ens efter 16 à 17 års tjänst som lokomotiveldare, och att ingen annan grupp varit utsatt för en dylik nedplacering samt 2) att ingen annan befattningshavaregrupp, än den här ifrågakommande, finnes, från vilken alla utan undantag, förutsatt uppförandet icke stått absolut hindrande i vägen, erhållit befordran.

Till frågan om befordringsmöjligheterna torde det dessutom böra erinras, att den befordringstakt, som kännetecknade åren 1900—1910 och möjligen även några av åren 1915—1919, aldrig torde återkomma för de nu anställda lokomotiveldarna, och det vore kanske tillräckligt att hänvisa till den P. M., som finnes fogad till den här ovan åberopade Bilaga III. Å denna, som på anmodan av lönenämnden utarbetats inom kungl. järnvägsstyrelsens maskinbyrå, framstår nämligen bilden så tydligt som gärna är möjligt. I punkt 3 meddelas, att under februari månad 1924 tjänstgjorde som lokomotiveldare helt eller delvis 101 st. lokomotivförare, vilket säges innebära, att behovet av lokomotivförare genom denna reserv är täckt för 3 år framåt. Dessutom säges vidare, att normalt finnes alltid en reserv, d. v. s. en mängd lokomotiveldare som tjänstgöra som lokomotivförare för att utbilda sig till yrket och för att fylla sporadiska behov av lokomotivförare. Denna reserv under ett normalt år är i medeltal c:a 360 st., således täckande den normala avgången av lokomotivförare under c:a 9 år. Det befintliga överskottet skulle i första hand täcka behovet till och med 1927, och därefter skulle lokomotiveldare tillfälligtvis användas till lokomotivföretjänst, till dess antalet sådana uppgår till omkring 360 st. I bästa fall skulle således efter ytterligare 9 år eller omkring år 1936 befordran till lokomotivförare ånyo kunna börja. Nu möjligen det härtill invändes, att tillkomsten av nya linjer och utvecklingen av trafiken kan påskynda befordringstakten. Men därvid bör erinras, att den alltjämt pågående elektrifieringen avsevärt minskar behovet av antalet lokförare. Enbart elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg beräknas medföra en minskning av antalet lokomotivförare med c:a 6 1/2 %. Vidare måste proportionerna å den trafikstegring, som numera kan bli en följd av goda konjunkture, för järnvägarnas vidkommande värdesättas vida försiktigare än tidigare, då järnvägarna voro de enda trafikorganen. Den under senare år tillkomna motortrafiken har i mycket neutraliserat trafik-

fluktuationerna, särskilt då det gäller närtrafiken; och trafikutvecklingen vid järnvägarna kommer därför att i framtiden, då normala samfärdsförhållanden i övrigt äro för handen, att förete en mera jämn kurva än tidigare.

Av det här anförda synes det oss som ofrånkomligt, att åtskilliga av de nuvarande lokomotiveldarna icke hinna ens ifrågakomma till lokomotivförarebefordran, innan de uppnå pensionsåldern. Under alla förhållanden torde flertalet av dem ha hunnit åtskilligt över 50 år, innan sagda befordran vinnes, och med denna bild för ögonen kunna vi icke finna det annat än med billighet och rättvisa förenligt, att åtgärder redan nu vidtagas för att bringa lokomotiveldargruppen upp i en löneställning, som motsvarar själva deras tjänsteutövning. Vi finna sådana åtgärder så mycket hellre böra vidtagas snarast möjligt, som det ju redan gått så pass lång tid utöver det tidsmått, inom vilket en högre lön genom befordran tidigare beräknats infalla, att misstämningen hotar att bliva allmän inom kåren, vilket med hänsyn till de värden, som delvis äro anförtrodda i denna personalgrupps händer, icke torde sakna betydelse. Tidpunkten för dessa åtgärder synes oss desslikes väl kunna förenas med genomförande av de förändringar, som innefattas i Kungl. Maj:ts proposition nr 2, synnerligast då, som vi här visat, de särskilda förhållanden, vari den ifrågavarande personalgruppens löneplacering kom 1908 och befinner sig för det närvarande, icke kunna uppvisas för någon annan personalgrupp, vadan sålunda eventuella åtgärder ej heller kunna verka prejudicerande för andra.

I fråga om arten av dessa åtgärder torde det redan av vad vi här anfört stå klart, att vi finna lokomotiveldarnas uppflyttning i den lönegrad, varifrån de nedflyttades 1908, vara den enda riktiga såväl ur synpunkten av vad vi här ovan anfört som rent lönetekniskt. Visserligen har den förutnämnda personalorganisationen, därest rådande ekonomiska förhållanden skulle stå hindrande i vägen för en omedelbar uppflyttning i högre lönegrad, såsom alternativ hemställt, att de lokomotiveldare, som tillhört 7:e löneklassen i tre år, skulle erhålla uppflyttning i 8:e löneklassen, och skulle riksdagen mot förmodan finna, att en uppflyttning på sätt vi här nedan hemställa om bör anstå, så förutsätta vi, att riksdagen skall finna sig oförhindrad upptaga nämnda alternativa förslag.

Till personalorganisationens förslag om uppflyttning i högre lönegrad har kungl. järnvägsstyrelsen enligt Bilaga II anfört, att en sådan uppflyttning skulle komma att medföra, »att eldarna i lönehänseende i realiteten åtminstone i åtskilliga fall komme att närma sig tjänstemän i 5:e lönegraden». Huru kungl. styrelsen kommit till denna slutsats, är för oss ofattbart. Dels genom Bilaga IV och dels genom punkt 1 i den förut omnämnda P. M. till Bilaga III framgår ju nämligen som ostridigt, att medeltalet lokomotivtjänstpenningar och reseersättning tillsammans icke närmelsevis uppgår till det belopp, som tågtjänsteman i 4:e och 5:e lönegraden uppbär i reseersättning. Då nu denna reseersättning uteslutande,

men därför säkerligen icke ens i tillräcklig grad, utgör ersättning för den fördyring i levnadskostnaderna, som de ständiga tjänsteresorna för tågpersonalen medföra, och det vidare tages i betraktande, att lokomotiveldaren i lika stor utsträckning företager tjänsteresor eller har sin tid bunden av sådana resor, då är det väl i själva verket så, att de av kungl. styrelsen omnämnda lokomotivtjänstpenningarna i stället tillsammans med den utgående reseersättningen slukas av den ifrågavarande fördyringen och ändå lämnar ett deficit på denna utgiftspost, vilket måste fyllas ur den fasta lönen.

Då vi sålunda funnit den av lokomotiveldarna genom deras organisation till Kungl. Maj:t framförda hemställan om en uppflyttning i högre lönegrad vara ett rättfärdighetskrav av synnerligen blygsam beskaffenhet, i det att det ju egentligen endast gäller att återföra befattningshavare till den ställning i lönehänseende och placering i förhållande till andra befattningshavaregrupper, som de intogo före år 1908, och som de nu, såsom utförligt visats, måste vara berättigade till, få vi härigenom hemställa, det riksdagen för sin del behagade besluta,

att lokomotiveldare skola i lönehänseende placeras i 4:e lönegraden enligt det nu för kommunikationsverken gällande lönereglementet eller i 8:e lönegraden enligt det förslag till förnyat lönereglemente för nämnda verk, vilket innefattas i Kungl. Maj:ts proposition nr 2 1925.

Stockholm den 21 januari 1925.

Henning Leo.

Alfr. Werner.

BILAGA I.

ARVODES- OCH LÖNEBELOPP FÖR VISSA BEFATTNINGS-
HAVARE VID STATENS JÄRNVÄGAR.

Arvodes- och lönebelopp för vissa befatt-

Till nedanstående arvoden räknades inkvarteringsersättning, sedan olika Göteborg och Malmö, 15 % för andra städer och 10 % för landsorten. smörjare till 20 %. 1874 ändrades inkvarteringen på landet till 15 %, och 1897 1907 fastställdes inkvarteringen till 20, 25, 30, 35 och 40 % allt efter de att såväl beklädnad som hyresersättningen skulle ingå i lönebeloppen, varvid in natura. Annan personal erhöll fram till 1907 även delvis beklädnad personal kontant beklädnadsersättning med 120 kronor per år, vilket belopp

Befattningshavare	Före år 1863		Efter 1863 fastställda löner per år		Efter 1867 fastställda löner per år		Efter 1869 av riksdagen fastställda löner per år	
	Begyn-nelse-lön	Slut-lön	Begyn-nelse-lön	Slut-lön	Begyn-nelse-arvode	Slut-arvode	Begyn-nelse-arvode	Slut-arvode
Stationskarlar m. fl.	Rdr. pr år	Rdr. pr år	Rdr.	Rdr.	Rdr.	Rdr.	Rdr.	Rdr.
	360	575	360	480	²⁾ 420	²⁾ 520	240	540
Lokomotiveldare	¹⁾ pr dag	pr dag						
	2	4	660	900	720	960	720	960
2:dra konduktörer och senare packmästare samt slutligen åter konduktör	pr år	pr år						
	600	750	540	780	600	840	⁵⁾ 600	840
Stationsförmän	pr år	pr år						
	475	792	420	780	³⁾ 540	³⁾ 780	⁵⁾ 240	780
Överkonduktör	pr år	pr år						
	900	1,080	900	1,080	900	1,080	720	1,200
Lokförare	¹⁾ pr dag	pr dag						
	5	9,38	1,200	2,100	⁴⁾ 1,080	⁴⁾ 1,800	960	1,800

¹⁾ Från och med den 31 mars 1862 bestämdes lokförarelön till månadsarvoden å 125, 150, 180 riksdaler.

²⁾ Gällde a-klassen, b-klassens arvoden stodo 60 riksdaler lägre och c-klassens slutarvode ytterligare

³⁾ Gällde a-klassen, b-klassens arvoden stodo i 480—660 och c-klassens i 420—540 riksdaler.

⁴⁾ Samtidigt infördes premiesystem.

⁵⁾ Föreskrift lämnades, att såväl konduktörer som stationsförmän skulle rekryteras från stationskarl.

⁶⁾ Stationsförmän å ständigt växlingstjänst eller magasinist kunde få sitt arvode höjt med 60 å

⁷⁾ Genom beslut i riksdagen 1898 höjdes maximiarvudet för stationskarl till 720 kronor.

Obs.! Som av denna sammanställning framgår, ha lokomotiveldarne fram till 1907 stått högre i löns års lönerglering till samma begynnelselöner för alla, men till lägre slutlöner för lokomotiveldarne och vid nämnda befattningshavarna.

Bilaga I.

ningshavare vid statens järnvägar.

system använts, fastställd från år 1863 till 20 % å arvodet för Stockholm, 1872 bestämdes inkvarteringen för tågpersonal, lokförare, lokeldare och bestämdes inkvarteringen för alla till 20 % oberoende av placeringsorten. olika orter, varå placeringen skedde, och vid löne regleringen 1919 bestämdes, 7 ortsklasser inrättades. Fram till 1919 tilldelades tågpersonalen beklädnad in natura. Från och med 1907 till och med 1919 utgick emellertid för denna därefter liksom för tågpersonalen inräknades i lönebeloppen.

Efter 1873 vidtagna ändringar i löner per år		Efter 1874 vidtagna ändringar per år		Efter 1897 vidtagna ändringar per år		Efter 1907 per år		Efter 1919 per år Summa	
Begynnelse-arvode	Slut-arvode	Begynnelse-arvode	Slut-arvode	Begynnelse-arvode	Slut-arvode	Begynnelse-arvode	Slut-arvode	Begynnelse-lön	Slut-lön
Rdr.	Rdr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
240	600	240	660	480 ^{e)}	{ 660 7) (720) }	840	1,140	{ Billigaste ort 1,980 2,460 Dyraste ort 2,520 3,144	
720	1,080	720	1,080	720	1,080	900	1,380	{ Billigaste ort 2,220 2,730 Dyraste ort 2,832 3,486	
600	900	600	900	720	960	900	1,500	{ Billigaste ort 2,340 2,880 Dyraste ort 2,988 3,672	
240	840	240	900	660 ^{e)}	960	900	1,500	{ Billigaste ort 2,340 2,880 Dyraste ort 2,988 3,672	
720	1,500	720	1,500	840	1,500	1,200	1,800	{ Billigaste ort 2,580 3,240 Dyraste ort 3,300 4,104	
960	1,800	960	1,800	960	1,800	1,200	2,100	{ Billigaste ort 2,880 3,666 Dyraste ort 3,672 4,596	

daler och lokeldare till 60, 80, 100 riksdaler.
60 riksdaler lägre än a-arvodena.

180 kronor per år och stationskarl med 60 kronor.

än konduktör, stationsförman med flera men sedermera distanserats av nämnda grupper. — Vid 1907 1919 års löne reglering till lägre såväl begynnelselönen som slutlönen för lokomotiveldare än för de övriga

Avskrift av avskrift.

Till Konungen.

Genom remiss den 6 december 1923 har Kungl. Maj:t infordrat järnvägsstyrelsens yttrande i anledning av en från Sveriges Lokomotivmannaförbund inkommen underdånig framställning om proposition till 1924 års riksdag om uppflyttning av lokomotiveldaretjänsterna vid statens järnvägar från 3:e till 4:e lönegraden eller, om detta icke kunde medgivnas, tilldelande av ytterligare en löneklass, den 8:e, åt sådana lokomotiveldare, som i 3 år innehaft lön enligt högsta löneklass i 3:e lönegraden.

Till åtlydnad härav får styrelsen, med remissaktens återställande, anföra följande.

På sätt framgår av förbundets ifrågavarande skrivelse, har förbundet tidigare hos styrelsen begärt vidtagande av åtgärder för eldarnas tillgodoseende genom en tilläggsklass till nuvarande 3:e lönegraden, vilken hemställer styrelsen emellertid uti skrivelse den 31 oktober 1923 — återgiven i förbundets framställning — förklarar sig icke kunna tillmötesgå. Skälen för denna styrelsens ståndpunkt kunna i korthet sammanfattas sålunda *att* — i motsats till vad förbundet vill göra gällande — det icke kan påvisas, att vid senaste löne regleringen eldarnas placering bestämdes med särskild hänsyn tagen till deras utsikter till vidare befordran, *att* då den av de svåra konjunkterna orsakade stagnation i befordringarna, som av förbundet åberopats, jämväl från andra statens befattningshavare kunde framkalla enahanda anspråk som de nu framställda, det icke kan anses motiverat att för eldarnas vidkommande nu införa ett undantagsstadgande *samt att* ett sådant stadgande, som förbundet föreslagit, skulle innefatta ett avsteg från principerna för nuvarande avlöningsreglemente.

Dessa skäl mot påbyggande för eldarnas del av 3:e lönegraden med en löneklass anser sig styrelsen fortfarande kunna åberopa. I detta avseende bör också bemärkas, att eldarna i likhet med lokomotivförarna vid sidan av den allmänna löneplanen hava en löneinkomst i de till dem utgående lokomotivtjänstpenningarna, vilka i medeltal för år uppgå till belopp, som ungefär motsvarar en löneklass; och äro eldarna således redan nu i en löneställning närmast jämförbar med befattningshavares i 4:e lönegraden.

Vad sålunda anförts gäller givetvis — med undantag för synpunkten, att avvikelser ej bör ske från principerna för avlöningsreglementet — jämväl och i än högre grad förbundets nu hos Kungl. Maj:t väckta alternativa framställning om eldarnas uppflyttning i 4:e lönegraden. Även om en dylik anordning i så måtto är att föredraga framför förslaget om en tilläggsklass till 3:e lönegraden, att härav ej skulle vållas något sönderbrytande av gällande löneplan, så måste den nämligen ur saklig synpunkt anses ännu mindre tillfredsställande. Med hänsyn till vad ovan anförts om lokomotivtjänstpenningarnas inverkan i avlöningshänseende skulle en dylik uppflyttning i själva verket innebära, att eldarna i lönehänseende i realiteten åtminstone i åtskilliga fall komme att närma sig tjänstemän i 5:e lönegraden, en grad, som bland annat omfattar befattningshavare i förmansställning och som för åtskilliga grupper i regel betecknar slutpunkten i befordringsavseende, såsom exempelvis fallet är beträffande bangårdsmästare, tågmästare och förste reparatör. Då eldarna såsom stöd för kravet om löneförbättring särskilt åberopat de nuvarande dåliga befordringsutsikterna, synes den sålunda gjorda

jämförelsen — frånsatt de betänkligheter, som göra sig gällande mot partiella rubbningar i löneskalan — tala mot en uppflyttning av eldarna i högre lönegrad.

Under återopande av det anförda får styrelsen hemställa, att förevarande framställning icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

I behandlingen av detta ärende hava, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Virgin samt byråcheferna Kjellin, Åberg, Svensson och Englund, av vilka, på sätt framgår av bilagda protokollsutdrag, överdirektören Virgin och byråchefen Svensson anmält från styrelsens beslut i ärendet avvikande meningar.

Stockholm den 25 februari 1924.

Underdånigst
Arel Granholm.

Georg Jacobi.

Avskrift av avskrift.

Kungl. järnvägsstyrelsens protokoll
den 25 februari 1924.

Generaldirektören Granholm, överdirektören Virgin, byråcheferna Kjellin, Jacobi, Åberg, Svensson, Englund.

§ 1.

Föredrog byråchefen Jacobi Kungl. Maj:ts remiss den 6 december 1923 i ärende angående en framställning av Sveriges Lokomotivmannaförbund om förbättrade löneförmåner för lokomotiveldare vid statens järnvägar; och beslöt kungl. styrelsen utlåtande i ärendet av det innehåll, kameralbyråns registratur för dagen utvisar.

Överdirektören Virgin och byråchefen Svensson anmälde från beslutet avvikande meningar samt yttrade.

Överdirektören Virgin:

Jag anser mig böra vidhålla den uppfattning, för vilken jag givit uttryck i min reservation till kungl. styrelsens beslut den 31 oktober 1923. Jag anser sålunda, att styrelsen bort hemställa om sådan ändring av löneskalan för lokomotiveldare, att lokomotiveldarna skola efter att hava tillhört 7:e löneklassen i 3 år efter i nu gällande lönereglementes § 10 mom. 3 angivna grunder uppflyttas i 8:e löneklassen.

Byråchefen Svensson:

Styrelsens i skrivelsen gjorda uttalande kan jag icke biträda. Jag vidhåller vad jag i mitt yttrande i anledning av styrelsens beslut den ³¹/₁₀ 1923 med anledning av Lokomotivmannaförbundets framställning till styrelsen den ²⁸/₉ 1923 angivit, nämligen att lokomotiveldarnas placering i löneskalan endast motiveras av de för dessa tjänstehavare vid normala förhållanden rådande goda befordringsmöjligheterna. På grund av kända förhållanden ha emellertid befordringsmöjligheterna för närvarande i avsevärd grad minskats. Då de skäl, som försvara lokomotiveldarnas placering i löneskalan,

sålunda för närvarande icke äro förefintliga, synes mig deras framställning om löneförbättring berättigad. Med hänsyn härtill anser jag järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t bort tillstyrka bifall till förbundets framställning, att lokomotiveldare efter att ha tillhört 7:e löneklassen i 3 år efter i nu gällande löneordningens § 10 mom. 3 angivna grunder uppflyttas i 8:e löneklassen. Däremot kan jag icke tillstyrka framställningen om lokomotiveldarnas uppflyttning till 4:e lönegraden, enär jag anser stagnationen i befordran till lokomotivförare är av övergående karaktär och att sålunda den normala befordringstakten för eldarekåren i sinom tid återkommer.

Vid protokollet:

M. Stennek.

Avskrift av avskrift.

Bilaga III.

Underdånigt utlåtande.

Kommunikationsverkens lönenämnd får i föreliggande ärende anföra följande.

Det på senare tid inträdda avbrottet i den under normala förhållanden regelbundet fortgående befordringen av lokomotiveldare till lokomotivförare kan väl, enligt lönenämndens mening, anses innebära en avsevärd olägenhet för de befattningshavare, som beröras därav, ehuru avbrottet själfallet icke medför någon direkt löneförsämring under tiden för vederbörandes kvarstående i den lägre befattningen. Vid bedömandet av frågan, huruvida berörda, huvudsakligen av den rådande depressionstiden framkallade stagnation i befordringsförhållandena för lokomotiveldarna må böra föranleda till rubbning av den vid den senaste löneordningen efter jämförande undersökningar beslutade placeringen i lönegrad av sagda befattning, har lönenämnden emellertid icke kunnat förbise det förhållandet, att en mer eller mindre påtaglig försämring av befordringsutsikterna för närvarande gör sig gällande på snart sagt alla de områden av statsverksamheten, till vilka depressionstiden sträckt sina verkningar. Vad särskilt beträffar kommunikationsverken, torde personalen inom flertalet befattningsgrupper vid dessa verk utan tvivel kunna göra gällande, att de fått sina utsikter i berörda hänseende avsevärt försämrade efter kristidens inträde. Ett tillmötesgående av den nu gjorda framställningen om uppflyttning i lönegrad av lokomotiveldarebefattningen skulle därför — alldeles fränsett, att en dylik rubbning av en enstaka befattnings placering å löneskalan i och för sig lätt framkallar konsekvenser i form av liknande krav från andra befattningsgruppers sida — av nu berörda anledning kunna tagas till intäkt för vittomfattande yrkanden om höjning av lönenivån för olika grupper av befattningshavare med hänsyn till att utsikterna att erhålla befordran till högre tjänst numera icke äro desamma som vid den senaste löneordningens genomförande. Det lär emellertid få anses uteslutet, att statsmakterna på denna grund skulle vidtaga någon allmän höjning i lönehänseende av de befattningar, som under vanliga förhållanden huvudsakligen äro att betrakta såsom genomgångstjänster. Oavsett spörsmålet, huruvida lokomotiveldarnas nuvarande placering å löneskalan bestämts med hänsyn därtill, att de i regel haft att påräkna befordran till lokomotivförare, anser sig lönenämnden därför sakna tillräckliga skäl att på grund av nu rådande ogynnsamma befordringskon-

junkturer inom denna tjänstegren förorda en åtgärd, varigenom ifrågavarande befattning för framtiden komme att intaga en högre ställning å löneskalan än den som för normala förhållanden befunnits riktig.

För lokomotiveldarnas vidkommande torde det påtalade avbrottet i befordringarna icke kunna sägas hava ägt så lång varaktighet, att olägenheterna av detsamma för närvarande kunna anses motivera vidtagandet av exceptionella åtgärder till förbättrande av löneställningen för de äldre bland denna grupp av tjänstemän. Av denna anledning finner sig lönenämnden icke heller kunna biträda det av sökanden alternativt framställda yrkandet om uppflyttning till 8:e löneklassen av sådana lokomotiveldare, som i 3 år innehaft lön enligt högsta löneklassen inom 3:e lönegraden.

Lönenämnden får sålunda hemställa,

att Sveriges Lokomotivmannaförbunds förevarande framställning icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

I avgörandet av detta ärende hava deltagit lönenämndens ledamöter N. A. Nilsson, P. Nilsson, Hamilton, Schultz, Eriksson och Wallin. Avvikande mening har anmälts av herr Eriksson, som förklarar sig anse, att lönenämnden på de skäl, som framhållas i lokomotivmannaförbundets framställning, bort på så sätt biträda ifrågavarande framställning, att yrkandet om uppflyttning till 8:e löneklassen av sådana lokomotiveldare, som i 3 år innehaft lön enligt högsta löneklassen inom 3:e lönegraden, tillstyrkts.

Stockholm den 24 maj 1924.

Underdånigst

På lönenämndens vägnar:

A. Hamilton.

Gudmund Silfverstolpe

Avskrift av avskrift.

P. M.

med anledning av lokomotivmannaförbundets framställning, att tills vidare lokomotiveldare måtte kunna tilldelas 8 löneklassen, vilken framställning remitterats till kommunikationsverkens lönenämnd för yttrande.

Frågor från lönenämnden (Sekreterare Silfverstolpe) ²⁰/₃ 1924.

1. Till vilket belopp pr månad belöpa sig milpengarna till lokomotiveldare i genomsnitt?

Svar: inklusive dyrtidstillägg (endast Hglö lokst. har tillfrågats).

	Uppburo i medeltal loktj.-peng. kr.	reseers. kr.
November 1923. Vid Hglö lokst. tjänstgjorde 95 lokl. i linjetjänst.....	12: 08	21: 39
December 1923. Vid Hglö lokst. tjänstgjorde 129 lokl. i linjetjänst	11: 60	18: 65

2. Hur stor har avgången av lokomotivförare varit de senaste 5 åren?

Svar: den naturliga avgången under år 1918 34 st.
 » » » » » 1919 37 »

Sedan år 1920 hava inga befordringar till lokomotivförare ägt rum.

År 1920 funnos i medeltal under året 1,483 lokf.

» 1921 » » » » » 1,440 » Minskning 43 st.
 » 1922 » » » » » 1,402 » 38 »
³¹/₁₂ 1923 hade antalet nedbragts till 1,356 » 46 »

Således i medeltal c:a 40 st. pr år.

3. Hur många lokomotivförare tjänstgöra för närvarande som lokomotiveldare?

Svar: Under februari 1924 tjänstgjorde som lokomotiveldare helt eller delvis

å I distriktet.....	20 st.
» II »	5 »
» III »	17 »
» IV »	12 »
» V »	47 »

Summa 101 st.

Man kan, om frågan 3 jämföres med frågan 2, icke draga den slutsatsen, att behov av lokomotivförare skulle föreligga om 3 år. Dessa siffror äro nämligen toppsiffror. Normalt finnes alltid en reserv, d. v. s. en mängd lokomotiveldare, som tjänstgöra som lokomotivförare för att utbilda sig till yrket och för att fylla sporadiska behov av lokomotivförare. Denna reserv utgör under ett normalt år i medeltal c:a 360 st., således täckande den normala avgången av lokomotivförare under c:a 9 år.

Elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg har beräknats medföra en minskning av antalet förare med c:a 6,5 %. Detta skulle medföra ett ytterligare överskott av c:a 10 lokomotivförare.

Stockholm den 21 mars 1924.

A. V. Wallius.

Arskrift.

Antal till pension berättigade lokomotivmästare och lokomotivförare under vart och ett av åren 1924—1928.

Förelseår	År för inträde i pensions-åldern	I Distriktet		II Distriktet		III Distriktet		IV Distriktet		V Distriktet		Samtliga Distrikt	
		Lokmästare	Lokförare	Lokmästare	Lokförare	Lokmästare	Lokförare	Lokmästare	Lokförare	Lokmästare	Lokförare	Lokmästare	Lokförare
		1859	1924	—	7	—	7	—	2	—	2	—	1
1864	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1860	1925	—	7	—	6	—	8	—	—	—	2	—	23
1865		—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
1861	1926	—	5	—	6	—	5	—	1	—	5	—	22
1866		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1862	1927	—	8	—	5	—	2	—	1	—	1	—	17
1867		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1863	1928	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
1868		—	11	—	4	—	4	—	5	—	2	—	26
Summa	—	2	38	1	28	—	21	—	9	—	11	3	107

Bilaga IV.

Utdrag ur en av kommunikationsverkens lönenämnd under 4:e kvartalet 1920 vidtagen utredning rörande lokomotivtjänstpenningar och reseersättning till tågpersonalen vid statens järnvägar. I de i detta utdrag upptagna siffror ingår icke dyrtidstillägg.

Befattning.		A-ort		G-ort					
		Begynnelselön	Slutlön	Begynnelselön	Slutlön				
Lokomotiveldare 3:e lönegraden	a.....	2,220	—	2,730	—	2,832	—	3,486	—
	b.....	169	92	169	92	169	92	169	92
	c.....	233	76	233	76	233	76	233	76
	d.....	2,623	68	3,133	68	3,235	68	3,889	68
Konduktör 4:e lönegraden	a.....	2,340	—	2,880	—	2,988	—	3,672	—
	b.....	—	—	—	—	—	—	—	—
	c.....	552	—	552	—	552	—	552	—
	d.....	2,892	—	3,432	—	3,540	—	4,224	—
Tågmästare 5:e lönegraden	a.....	2,580	—	3,240	—	3,300	—	4,104	—
	b.....	—	—	—	—	—	—	—	—
	c.....	568	80	568	80	568	80	568	80
	d.....	3,148	80	3,808	80	3,868	80	4,672	80

- a = lön.
- b = lokomotivtjänstpenningar.
- c = reseersättning.
- d = summa av a, b och c.

Såsom visas här, uppgår summan av b och c för lokomotiveldaren icke till c — beloppet för konduktör eller tågmästare, och ej heller föreligger då någon risk, att lokomotiveldare vid uppflyttning i 4:e lönegraden i lönehänseende skulle komma att närma sig befattningshavare i 5:e lönegraden.

I stället får lokomotiveldaren då som nu sätta till en del av den fasta lönen för att bestrida resekostnaderna.

H. L.
