

Nr 175.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ny klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar; given Stockholms slott den 25 februari 1938.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

Sedan särskilt tillkallade sakkunniga — 1936 års klassificeringskommitté — avgivit förslag till ny klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar, torde jag nu få anmäla detta ärende.

Bihang till riksdagens protokoll 1938. 1 saml. Nr 175.

Inledning.

Innan jag ingår på en redogörelse för förslaget, torde jag till en början få erinra om gällande klassificeringsgrunder.

Genom avlöningsreglementet den 19 juni 1919 för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk blevo föreståndarna vid postkontoren samt för telegrafverkets och statens järnvägars stationer inordnade i den för de olika verken gemensamma löneskalan. Dessförinnan hade beträffande nämnda föreståndarbefattningar vid post- och telegrafverken tillämpats avlöningsformer, som i viss mån avveko från de för verkens övriga ordinarie personal gällande.

Sammanförandet av föreståndarbefattningarna vid berörda verks ifrågavarande trafikanstalter i en gemensam löneskala framkallade även kravet på att dessa trafikanstalter skulle klassificeras efter såvitt möjligt enhetliga grunder. En allmän omklassificering i berörda syfte genomfördes genom beslut av 1926 års riksdag.

Genom berörda klassificering, som grundade sig på ett av kommunikationsverkens lönenämnd år 1925 avgivet förslag och som var baserad på 1923 års trafiksiffror, ernåddes, i olikhet mot vad tidigare varit fallet, enhetlighet i huvudgrunderna för klassindelningen såtillvida, som en för alla verken gemensam princip lades till grund för särskiljandet i klasser av de olika anstalterna, sedan dessa ordnats i löpande följd med tillämpning av poängskalor med olika byggnad för olika verk men med den gemensamma uppgiften att för varje ökning i poängtalet angiva en för samma skala likformig stegring av stationsföreståndarens arbete och ansvar. Däremot var det av naturliga skäl icke möjligt att sinsemellan enhetligt värdesätta de trafikfaktorer, som inom de särskilda verken ansetts vara av betydelse för klassindelningen.

I fråga om beräkandet av det poängtal, som skall angiva stationsföreståndarnas arbete och ansvar, förfares olika vid olika verk. Vid *statens järnvägar* och *postverket* utgår man från ett för varje station på grundval av de olika trafikfaktorerna, med tillämpning av vissa konstanta reduktionstal, beräknat trafiktal, angivande den stationen åvilande sammanlagda arbets- och ansvarsbördan. Poängvärdet av föreståndarens andel i berörda arbete och ansvar erhålles därigenom, att trafiktalet divideras med ett s. k. ledningstal, motsvarande det på visst sätt beräknade matematiska värdet av de å stationen placerade, i arbetsledningen deltagande arbetskrafterna. Härtill kommer beträffande statens järnvägar visst poängtillägg för allmän inspektion och nattjänst. I fråga om *telegrafverket* åter bestämmes föreståndarens poängtal på det sätt, att varje i poängberäkningen ingående trafikfaktor medräknas till sitt grundvärde upp till den gräns, vid vilken stationsföreståndaren normalt ansetts vara i behov av kvalificerad medhjälpare inom det ifrågavarande arbetsområdet (brytpunkten). Ovanför denna gräns ingår vederbörande faktor med reducerat värde i förhållande till beskaffenheten av den hjälp, som ansetts böra stå föreståndaren till buds.

Vid 1926 års riksdag genomfördes därjämte vissa ifrågavarande anstalter berörande ändringar i 1919 års avlöningsreglemente. Sålunda infördes i den till reglementet hörande tjänsteförteckningen i 25:e lönegraden postmästare av klass 1 A och stationsinspektör av klass 1 A. Samtidigt ändrades benämningen av postmästare av klass 1 till postmästare av klass 1 B samt av stationsinspektör av klass 1 till stationsinspektör av klass 1 B. Någon mot-

svarande förändring vidtogs icke beträffande telegrafverket, som sålunda saknar föreståndarbefattningar i 25:e lönegraden.

I 16:e lönegraden inrättades vid postverket en ny befattningsgrupp med benämning stationsmästare av klass 5, varjämte stationsmästarna av klass 1, 2 och 3 i lönegrad 12, 7 respektive 5, erhöilo benämning stationsmästare av klass 6, 7 respektive 8.

Föreståndarbefattningarna och deras lönegradsplaceringar vid de tre verken efter dessa ändringar framgå av följande tablå:

Löne-grad	Postverket	Telegrafverket	Statens järnvägar
5	Stationsmästare av klass 8		
7	Stationsmästare av klass 7		
8			Stationsmästare av klass 7
12	Stationsmästare av klass 6		Stationsmästare av klass 6
15		Telegrafkommissarie av klass 6	
16	Stationsmästare av klass 5		Stationsinspektor av klass 4 B och stationsmästare av klass 5
17		Telegrafkommissarie av klass 5	
18	Postmästare av klass 4	Telegrafkommissarie av klass 4	Stationsinspektor av klass 4 A
20	Postmästare av klass 3	Telegrafkommissarie av klass 3	Stationsinspektor av klass 3
22	Postmästare av klass 2	Telegrafkommissarie av klass 2	Stationsinspektor av klass 2
24	Postmästare av klass 1 B	Telegrafkommissarie av klass 1 B	Stationsinspektor av klass 1 B
25	Postmästare av klass 1 A		Stationsinspektor av klass 1 A
26	Överpostmästare	Telegrafkommissarie av klass 1 A	Överinspektor

Stationsmästare av klass 7 och 8 vid postverket (postexpeditioner) och klass 7 vid statens järnvägar ingingo emellertid icke i 1926 års klassificering.

Förenämnda klassificeringsgrunder hava vid upprepade tillfällen blivit föremål för erinringar.

Sålunda riktades redan mot lönenämndens förslag av år 1925 åtskilliga anmärkningar från de tre verksstyrelserna. Jämväl riksdagen fann år 1926 vid sin behandling av klassificeringsförslaget de av verksstyrelserna gjorda erin-

ringarna icke kunna fränkännas berättigande men ansåg dock övervägande skäl tala för förslagets godtagande.

År 1927 hemställde järnvägsstyrelsen, att det till grund för 1926 års klassificering liggande systemet måtte beträffande statens järnvägar få utbytas mot det tidigare vid verket använda systemet. Genom beslut den 14 april 1927 fann emellertid Kungl. Maj:t framställningen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

År 1931 framlade samtliga tre verksstyrelser förslag till omklassificering av trafikanstalterna, vilka förslag, särskilt beträffande postverket och statens järnvägar, voro byggda på principer, som avveko från grunderna för 1926 års klassificering.

I häröver avgivna utlåtanden förordade lönenämnden och statens organisationsnämnd på anförda skäl ett uppskov med den föreslagna klassificeringen.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 19 februari 1932 (proposition nr 146) av dessa förslag förordade departementschefen med hänsyn till vad av sagda nämnder anförts, att med klassificeringsfrågans lösning finge någon tid anstå. Vad departementschefen sålunda och i övrigt anfört föranledde icke något uttalande från riksdagens sida. Sedermera fann Kungl. Maj:t genom beslut den 27 januari 1933 omförmälda förslag icke föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

I skrivelser den 28 augusti respektive den 11 september 1935 framförde generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen åter förslag till omklassificering av trafikanstalterna vid respektive verk. Verksstyrelserna framhöllo med hänsyn till den starka utveckling, verkens rörelser undergått sedan det år, 1923, vars trafikciffror ligga till grund för gällande klassificering, behovet av en snar omklassificering. I fråga om principerna för klassindelningen frångick generalpoststyrelsen sitt förslag av år 1931, och båda verksstyrelsernas förslag grundade sig i huvudsak på de för 1926 års klassificering gällande principerna, dock med vissa kompletteringar.

Även järnvägsstyrelsen framlade i skrivelser den 30 september och den 30 oktober 1935 förslag i fråga om klassindelningen av statens järnvägars stationer. Styrelsens förslag innefattade emellertid icke någon mera allmän omreglering av järnvägsstationernas klassificering utan blott ett mindre antal ändringar i klassindelningen. Detta torde delvis hava berott därpå, att sedan 1926 års klassificering genomfördes ett betydande antal järnvägsstationer årligen, särskilt under de senaste åren, blivit upp- eller nedflyttade i klass samt i vissa fall även helt indragna och lagda under annan station. Då härigenom de mest trängande önskemålen om jämkningar i klassindelningen blivit tillgodosedda, hade för statens järnvägars vidkommande behovet av en mera allmän omklassificering icke gjort sig märkbart i samma grad som vid de båda övriga verken. I utlåtande den 14 november 1935, som avgivits över en av centralstyrelsen för statens järnvägars befälsförbund gjord framställning om oppflyttning i klass av ytterligare ett antal järnvägsstationer hemställde järnvägsstyrelsen, att åtgärder måtte av Kungl. Maj:t med det snaraste vidtagas för åstadkommande av ett annat stationsklassificeringssystem, mera ägnat än det nuvarande att motsvara fordringarna på ett rättvist verkande och praktiskt användbart sådant.

Lönenämnden, som den 3 december 1935 avgav utlåtande över verksstyrelsernas nu nämnda förslag, fann en allmän omklassificering för post- och telegrafverkens vidkommande önskvärd. Vidare erinrade lönenämnden om de anmärkningar mot gällande klassificeringssystem, som järnvägsstyrelsen framfört, samt framhöll, att liknande erinringar även inom nämnden uttalats vid förevarande ärendes behandling. De gjorda anmärkningarna sammanfattades av lönenämnden sålunda:

I främsta rummet hade befälsuppsättningen vid de olika trafikanstalterna ansetts äga alltför stort inflytande på klassificeringen. Sålunda hade framhållits, att de faktorer, som vore bestämmande för poängtalen, alltför mycket komme att variera med fluktuationerna i trafikrörelsen och de härav tid efter annan påkallade och vidtagna ändringarna i personalförhållandena, utan att i verkligheten stationsföreståndarens arbete och ansvar i motsvarande mån förändrats. Särskilt hade påpekats, att det s. k. ledningstalet, som avsåge att utgöra det siffermässiga uttrycket för de i stationsledningsarbetet deltagande arbetskrafterna, verkade alltför gynnsamt beträffande vissa mindre stationers föreståndare, med få eller inga biträdande tjänstemän i ledningsarbetet. Men även i fråga om stationsföreståndarna å större stationer hade ledningstalet ansetts verka otillfredsställande därigenom, att stationens placering i klass ej sällan bleve väsentligen beroende av den högre eller lägre tjänstegraden för en eller annan i stationens ledningstal ingående tjänsteman. Även mot värderingen av de i klassificeringssystemet ingående särskilda faktorerna hade erinringar framställts. Sålunda hade ifrågasatts, huruvida poängberäkningen av sådana faktorer som penninguppbörd och medelsomslutning vore vid de olika verken riktigt avvägda. Därjämte hade anmärkts, att beräkningen av faktorn »personal» skedde efter skiftande grunder vid de särskilda verken. Såsom en brist i systemet hade ock betecknats den omständigheten, att den ansvarsfulla säkerhetstjänsten vid statens järnvägar lämnats strängt taget utanför de på klassificeringen inverkan faktorererna. Slutligen hade såsom en allmän olägenhet med de nuvarande klassificeringsmetoderna framhållits, att desamma icke vore ägnade att åvägbringa den stabilitet i klassificeringssystemet, som kunde anses önskvärd till undvikande av alltför täta sänkningar och höjningar i klass av olika trafikanstalter.

Lönenämnden anförde vidare, att på grund av de allvarliga anmärkningarna, som sålunda till följd av vunnit erfarenhet rörande det nuvarande klassificeringssystemets praktiska tillämpning riktats mot detsamma, lönenämnden ansett sig böra understödja det av järnvägsstyrelsen väckta förslaget om en allmän utredning för ernående av ett förbättrat system. Lönenämnden ansåge sig visserligen icke våga hysa den förhoppningen, att ett för samtliga verk fullt lämpat, enhetligt klassificeringssystem stode att utfinna. Genom den ifrågasatta utredningen kunde det emellertid förväntas bliva klarlagt, huruvida sådana modifikationer i det nuvarande gemensamma systemet låte sig genomföra, att de påtalade bristfälligheterna och ojämnheterna i detsamma bleve i huvudsak eliminerade, eller huruvida — såsom järnvägsstyrelsen närmast syntes åsyfta — en återgång borde ske till de före år 1926 rådande förhållandena på området, med fristående klassificeringssystem vid de särskilda verken eller åtminstone vid statens järnvägar. I varje fall borde det utredningsorgan, som tillsattes för ändamålet, erhålla sådan sammansättning, att de tre verken däri bleve representerade.

På grund av det anförda förordade lönenämnden, att den ifrågasatta utredningen med det snaraste igångsattes.

Vid anmälan av nu berörda förslag inför Kungl. Maj:t den 28 februari 1936 (proposition nr 141) anförde dåvarande departementschefen, bland annat — jämte det han uttalade sin avsikt att inom kort utverka Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla sakkunniga för att verkställa utredning rörande ändrade grunder för klassificering av trafikanstalterna vid ifrågasvarande verk — att en ändrad klassificering såsom en anordning av mera

provisorisk natur borde vidtagas på grundval av 1926 års klassificeringsprinciper.

Beträffande detaljerna av de ändringar i klassindelningen av trafikanstalterna, som år 1936 beslutades, må nämnas, att vissa begränsningar i post- och telegrafstyrelsernas förslag i fråga om uppflyttning i klass vidtogos bland annat med hänsyn därtill, att dylika ändringar icke ansågos böra vidtagas i större omfattning än som kunde ske utan ett föregripande av den då prövade principen för klassindelningen. I stort sett innebar 1936 års ändringar följande uppflyttningar och nedflyttningar av trafikanstalter:

	Uppflyttning	Nedflyttning	Nettoförbättring
Postverket	64	15	49
Telegrafverket	34	2	32
Statens järnvägar.....	30	13	17

Ett genomförande av denna ändrade klassindelning beräknades medföra en årlig kostnadsökning, oberäknat dyrtidstillägg, av i runda hundratal kronor:

vid postverket	kronor	26,000
» telegrafverket	»	16,500
» statens järnvägar	»	12,300

Summa kronor 54,800.

Med bifall till därom av chefen för kommunikationsdepartementet gjord hemställan bemyndigade sedermera Kungl. Maj:t genom beslut den 15 maj 1936 departementschefen att tillkalla högst fyra sakkunniga för att, med beaktande av vad departementschefen anfört till statsrådsprotokollet för samma dag, verkställa utredning rörande ändrade grunder för klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar ävensom att avgiva de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Till nämnda statsrådsprotokoll anförde departementschefen, bland annat:

Den erfarenhet, som under de gångna tio åren vunnits beträffande gällande klassificeringssystem, har givit vid handen, att detsamma icke är tillfredsställande. Särskilt torde detta vara förhållandet beträffande de verkningar, som metoden med det s. k. ledningstalet medfört. Jag finner mig därför böra biträda de gjorda yrkandena om åtgärder för vinnande av förbättrade förhållanden på ifrågavarande område och vill alltså förorda, att utredning genom sakkunniga verkställes i syfte att söka ernå ett bättre avvägt och mera smidigt verkande system för klassindelningen av ifrågavarande verks trafikanstalter. Vid denna utredning torde böra undersökas, huruvida ett enhetligt klassificeringssystem över huvud taget kan utfinnas, som icke är behäftat med de gällande system vidlådande olägenheterna, eller huruvida olika klassificeringssystem för olika verk böra tillämpas, varjämte såvitt möjligt fullständiga förslag till klassindelning av de olika verkens trafikanstalter torde böra av de sakkunniga utarbetas.

Med avseende såväl å grunderna för klassificeringen som å klassindelningen i varje särskilt fall bör hänsyn tagas till bland annat vad som numera i betraktande av de med den allmänna utvecklingen över lag ökade kraven på arbetsprestation och effektivitet skäligen kan anses motivera de mot de olika klasserna svarande löneställningarna.

På grund av Kungl. Maj:ts berörda bemyndigande uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet den 15 maj 1936 åt expeditionschefen i samma departement T. E. Löfgren samt byråchefen i generalpoststyrelsen K. A. Carstensen, dåvarande byråchefen i järnvägsstyrelsen J. E. Lindblad och byråchefen i telegrafstyrelsen S. G. Wold att verkställa ifrågavarande utredning, varjämte åt Löfgren uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

De sakkunniga, vilka antogo benämningen 1936 års klassificeringskommitté, hava den 15 september 1937 avgivit förslag till ny klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar. Förslaget har genom postverkets försorg utgivits i tryck. Över detta förslag hava utlåtanden avgivits av generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen och järnvägsstyrelsen, varjämte yttranden avgivits av postmästareföreningen, posttjänstemännens förening, svenska telegraftjänstemännens förening, kvinnliga telegrafpersonalens förening, statens järnvägars befälsförbund och svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund, samt därefter av kommunikationsverkens lönenämnd. Slutligen hava svenska järnvägsmannaförbundet, postmästaren S. Hybbinette och telegrafkommissarien G. E. Olvén inkommit med skrifter.

1936 års klassificeringskommittés förslag.

Kommittén har till en början meddelat, att de statistiska och övriga utredningar, vilka ligga till grund för förslaget, i huvudsak på kommitténs uppdrag verkstälts inom vederbörande verk. Sedan med stöd av dessa utredningar preliminära förslag till klassificering av de ifrågavarande tre verkens trafikanstalter upprättats, hade dessa förslag delgivits, beträffande *postverket*: postmästareföreningen, posttjänstemännens förening och svenska postmannaförbundet, beträffande *telegrafverket*: svenska telegraftjänstemännens förening och kvinnliga telegrafpersonalens förening samt beträffande *statens järnvägar*: statens järnvägars befälsförbund och svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund. Nu berörda organisationer hade därefter erhållit tillfälle att genom utsedda representanter vid sammanträden med kommittén överlägga rörande de upprättade preliminära förslagen, därvid önskemål om jämkningar i olika avseenden framkommit. Svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund hade i särskild skrivelse till kommittén vidare utvecklats sin ståndpunkt. De sålunda framkomna önskemålen hade vid skedd överarbetning av de preliminära förslagen kunnat av kommittén i viss utsträckning tillgodoses. För att vinna en närmare jämförande kännedom om vederbörande anstaltsföreståndares uppgifter i den praktiska verksamheten hade kommittén genom besök studerat arbetsförhållandena vid vissa anstalter.

Kommittén har härefter lämnat en allmän motivering för sitt förslag och därvid till en början erinrat om att behovet av en allmän omklassificering efter nya eller reviderade grunder av trafikanstalterna vid ifrågava-

rande tre verk sedan flera år tillbaka gjort sig starkt gällande och att detta behov jämväl från statsmakternas sida erkänts.

I anslutning härtill anför kommittén:

Genom de vid 1936 års riksdag beslutade ändringarna i fråga om vissa trafikanstalters placering i klass blevo visserligen de till följd av verkens fortgående utveckling mest framträdande kraven på jämkningar i klassindelningen beaktade, men de i sådant hänseende vidtagna åtgärderna voro och betecknades jämväl såsom ett provisorium i avvaktan på den då ifrågasatta utredningen rörande modifierade eller helt nya klassificeringsgrunder.

Beträffande de år 1936 vidtagna ändringarna i klassindelningen är jämväl att märka, att de förslag i ämnet, som förelades riksdagen, framkommit efter vissa av då rådande förhållanden betingade väsentliga jämkningar i 1926 års klassificeringsgrunder. Dessa jämkningar avsågo beträffande post- och telegrafverken i huvudsak grunderna för klassgränsdragningen och inneburo bland annat en av verkens utveckling betingad skärpning av kraven i fråga om de olika anstaltens hänförande till högre klass. Vidkommande statens järnvägar bortsåg 1936 års förslag i stor omfattning från 1926 års grunder och byggde i motsvarande grad på en rent erfarenhetsmässig bedömning av stationerna. En fortsatt tillämpning av 1926 års grunder befanns nämligen beträffande statens järnvägar leda till resultat, som icke kunde av verket godtagas.

I detta sammanhang må jämväl framhållas, att det hinder, som tidigare i viss mån ansetts föreligga för en fullständig nyklassificering för post- och telegrafverkens del, nämligen frågan om en sammanslagning helt eller delvis av anstalterna vid dessa verk, numera väl får anses undanröjt, sedan Kungl. Maj:t genom beslut den 29 maj 1936 tagit ställning till denna fråga. Kungl. Maj:t har därvid förordnat om utseende av en delegation med åliggande att närmast svara för att samarbetet mellan de båda verkens myndigheter i skilda instanser i fråga om gemensamma lokaler och gemensam personal bedrivs systematiskt och på sådant sätt, att uppkommande möjligheter till kostnadsbesparingar för statsverket och ökad bekvämlighet för allmänheten bli va vederbörligen beaktade och tillvaratagna.

Kommittén anför härefter, att nu gällande system för avlöning av föreståndarna vid de tre verkens trafikanstalter förutsätter en indelning av dessa anstalter i klasser, svarande mot den i lönehänseende vidtagna placeringen av föreståndartjänsterna i olika lönegrader. Klassificeringens närmaste praktiska syfte är därför att tjäna som underlag vid föreståndartjänsternas hänförande till viss lönegrad. Kommittén fortsätter:

Det system, som för vinnande av berörda syftemål tillämpades vid 1926 års klassificering, innebar i första hand, att de särskilda anstalterna inom varje verk, med användande av en för verket utarbetad poängberäkning, ordnades i en löpande följd, där ordningen bestämdes av varje anstalts poängtal, vilket åter skulle giva ett siffermässigt uttryck för respektive anstaltsföreståndares ansvar och arbete, sett i förhållande till övriga anstaltsföreståndare vid samma verk. Å den poängskala, som för varje verk erhöles, bestämdes gränserna för de olika klasserna — sedan den övre gränsen för anstalt av klass I B bestämts med stöd av erfarenhetsmässig bedömning — efter en i stort sett för de tre verken gemensam matematisk regel, grundad på avlöningsskillnaden mellan de olika föreståndargraderna.

Vid utarbetandet av detta klassificeringssystem gjordes för första gången ett försök att genom en siffermässig uppskattning av de ifrågavarande tre

verkens trafikanstalter efter i möjligaste mån enhetliga grunder möjliggöra en sådan placering av föreståndarna i den för verken gemensamma löneskalan, att varje föreståndare erhöles en med hänsyn till hans arbete och ansvar rättvis löneställning ej blott i förhållande till övriga föreståndare vid samma verk utan jämväl i förhållande till föreståndarna vid de andra två verken. Denna strävan fick emellertid sitt egentliga uttryck i regeln för bestämmandet av gränserna mellan de olika anstaltsklasserna å de särskilda för verken upprättade poängskalorna. I fråga om principerna för upprättandet av dessa skalor måste åter enhetligheten lämnas åsido, enär det befanns icke vara möjligt att finna sådana för de tre verken gemensamma faktorer, vilka med tillfredsställande resultat skulle kunna läggas till grund för poängberäkningen inom de skilda verken.

Principen att befattningshavare vid olika verk skola erhålla en med hänsyn till arbete och ansvar rättvis lönegradsplacering i förhållande till övriga tjänstemän vid de verk, för vilka det gemensamma lönesystemet är tillämpligt, gäller emellertid uppenbarligen icke blott de ifrågavarande föreståndarna utan jämväl samtliga övriga befattningshavare vid dessa verk. I fråga om flertalet kategorier tjänstemän är det dock i regel icke möjligt att erhålla en siffermässig jämförande uppskattning av vederbörandes arbete och ansvar, utan tjänsternas hänförande till olika lönegrader måste ske efter en allenast på erfarenheten grundad värdering av de skilda tjänsternas arbetsuppgifter, i möjligaste mån sett i förhållande till jämförbara befattningar i den gemensamma löneskalan. I detta hänseende hava, såsom av den i det föregående lämnade översikten framgår, föreståndartjänsterna vid post- och telegrafverkens samt statens järnvägars trafikanstalter i viss mån intagit en särställning i det att lönegradsplaceringen av dessa tjänster sedan lång tid tillbaka skett med hänsyn till storleken av vissa för vederbörande anstalter beräknade trafikfaktorer, därvid systemen tid efter annan växlat allt efter verkens utveckling och löneskalornas olika byggnad. Att denna jämförande siffermässiga uppskattning av vederbörande anstalter och därmed indirekt även av föreståndartjänsterna varit och fortfarande är möjlig lär i främsta rummet bero därpå, att de uppgifter, som tillkomma såväl mindre som större anstalter vid samma verk, i stort sett äro av likartat slag och att — givetvis med vissa undantag — den väsentliga skillnaden mellan anstalterna är att hänföra till omfattningen av där förekommande arbete. Anstalternas stora numerär och den bland annat därav följande svårigheten att allenast med stöd av erfarenhetsmässig bedömning verkställa en riktig placering av de olika föreståndarna i lönehänseende har jämväl nödvändiggjort tillämpningen av klassificeringssystem, grundade på siffermässiga jämförelsetal.

Kommittén finner uppenbart, att beträffande ifrågavarande anstalter ej heller i fortsättningen dylika jämförelsetal lämpligen kunna undvaras.

Vid värdesättningen av de faktorer, varur jämförelsetalen skola framkomma, samt vid utnyttjandet av dessa tal för de särskilda anstalternas placering i klass måste emellertid den erfarenhet rörande anstalternas inbördes storleks- och arbetsförhållanden samt angående arten av vederbörande föreståndares övervakande och ledande funktion, som finnes representerad hos verkens styrelser och personal, tillmätas väsentlig betydelse. Det lär vidare ligga i sakens natur, att ett på siffermässiga jämförelsetal grundat klassificeringssystem kan vara godtagbart allenast under förutsättning att dess praktiska resultat vid tillämpningen i stort sett överensstämmer med den erfarenhetsmässiga jämförande bedömningen av de ifrågavarande anstalterna. Den omständigheten, att 1926 års klassificeringssystem, trots de däremot redan från början framkomna erinringarna, kunde läggas till grund för den år 1926 genomförda ändrade klassindelningen av trafikanstalterna.

har sin förklaring bl. a. däri, att resultatet av detta system, anpassat efter och tillämpat å då rådande förhållanden, befanns i huvudsak tillfredsställande. Därest samma system oförändrat tillämpas å nuvarande omslutnings- och trafiketal, kommer — såsom redan i samband med 1936 års provisoriska omklassificering konstaterats — resultatet icke att bliva godtagbart utan väsentliga jämkningar.

Kommittén meddelar härefter, att kommittén till en början inriktat sitt arbete på utredning av frågan, huruvida ett enhetligt klassificeringssystem för ifrågavarande tre verk överhuvud taget kunde utfinnas. I dylikt syfte hade kommittén införskaffat uppgifter om de grunder, som tillämpades vid klassificering av motsvarande trafikanstalter i Danmark och Norge. Vidare hade kommittén tagit del av det klassificeringssystem, som gällde vid tullverket beträffande tullkamrarna, ävensom reglerna för klassificeringen av de enskilda järnvägarnas i Sverige stationer.

Efter att i korthet ha redogjort för de sålunda inhämtade uppgifterna anför kommittén, att intet av nu berörda eller de övriga klassificeringssystem, varav kommittén tagit del, befunnits vara av den art, att det skulle kunna läggas till grund för ett gemensamt system beträffande post- och telegrafverken samt statens järnvägar. Kommitten fortsätter:

Swårigheten att finna ett dylikt gemensamt system har givetvis sin främsta orsak i de olikheter i fråga om arbetsuppgifter, som vederbörande verks trafikanstalter uppvisa. Vad postanstalterna beträffar hava arbetsuppgifterna därstädes sin tyngdpunkt i uppbördsväsendet samt penningförmedlingen. Hårtill komma för postmästarna, förutom chefskapet över det egna kontoret med dess lokala område, bland annat betydande uppgifter i olika avsenden beträffande andra postanstalter inom postkontorets förvaltningsområde samt organiserandet av postföringen inom samma område. Föreståndarna för telegrafverkets stationer hava såsom regel sina huvudsakliga uppgifter hänfödda till ledningen och övervakningen av telefontrafiken samt till abonnemangsväsendet och därmed sammanhängande uppbörds- och kreditgivningsfrågor. I likhet med postkontoren hava jämväl telegrafstationerna — med undantag för en station, vilken är avsedd att indragas — underlydande förvaltningsområden, vilkas geografiska utsträckning ofta är betydande. Inom dessa områden hava stationsföreståndarna att övervaka underlydande anstalter och ledningsnät, väsentligen ur teknisk och trafikteknisk synpunkt. Föreståndarna för statens järnvägars stationer åter hava i huvudsak sina arbetsuppgifter förlagda till den egna stationen, där bestyret med trafikrörelsen och den därmed sammanhängande säkerhetstjänsten i första hand tager föreståndaren i anspråk.

Kommittén har vidare undersökt möjligheterna att utfinna ett enhetligt klassificeringssystem, där de för erhållande av erforderliga jämförelsetal nödvändiga faktorerna för samtliga verken skulle väljas så, att de komme att avse förhållanden, vilka vore i huvudsak för verken jämförbara. Sålunda hade kommittén bland annat haft under övervägande ett klassificeringssystem, huvudsakligen byggt på den å vederbörande anstalt placerade och den därunder lydande personalen, varvid till grund för poängberäkningen skulle läggas antalet personal med viss värdering med hänsyn till lönegradsplacering samt det sammanlagda avlöningsbeloppet. Det praktiska re-

sultatet av ett dylikt system hade emellertid icke befunnits tillfredsställande. Jämväl övriga försök i enahanda syfte hade lett till negativt resultat. Ej heller hade från de av klassificeringen intresserade personalorganisationerna framkommit något uppslag, som skulle kunna läggas till grund för utformandet av ett i nu berörda avseende enhetligt och rättvist verkande system.

På grund av nu nämnda och jämväl i övrigt verkställda utredningar har kommittén kommit till den uppfattningen, att med hänsyn till föreliggande väsentliga olikheter mellan ifrågavarande anstalter ett fullt enhetligt klassificeringssystem för de berörda verken, vilket i den praktiska tillämpningen är tillfredsställande, icke står att vinna.

Olikheterna mellan de skilda verkens anstalter nödvändiggöra enligt kommitténs mening därför uppbyggandet för varje verk särskilt av de poängskalor, som skola ligga till grund för klassificeringen, därvid valet av faktorer och värdesättningen av dessa faktorer måste ske med hänsyn till varje verks speciella förhållanden i fråga om arbete och organisation. I denna del intager kommittén samma principiella ståndpunkt, som kom till uttryck vid 1926 års klassificering.

Under erinran om att de vid sistnämnda klassificering tillämpade, för varje verk särskilt uppbyggda poängskalorna bland annat angåvos hava den gemensamma uppgiften, att varje ökning i poängtalet skulle utmärka en för samma skala likformig stegring av vederbörande anstaltsföreståndares arbete och ansvar, anför kommittén härefter:

En dylik konstruktion av poängskalorna, i den mån den kan på godtagbart sätt åstadkommas, är jämväl enligt kommitténs mening förutsättning för att överhuvud en för de tre verken gemensam matematisk princip för gränsdragningen klasserna emellan skall kunna tillämpas.

Mot det vid postverket och statens järnvägar tillämpade systemet framkommo emellertid redan från början allvarliga erinringar. Befogenheten av dessa erinringar har under den tid systemet varit i tillämpning bestyrkts av såväl vederbörande verkstyrelser som därav berörda personalorganisationer. Jämväl kommittén finner ifrågavarande system förenat med sådana olägenheter att detsamma icke lämpligen synes böra i fortsättningen vinna tillämpning. Frånsett vanskligheten överhuvud att med stöd av vederbörande tjänstemäns avlöningsgrader erhålla ett rättvisande siffermässigt uttryck för den biträdande befälspersonalens betydelse för stationsledningsarbetet, kan systemet i sig självt leda till icke önskvärda konsekvenser. Sålunda skulle exempelvis vid systemets tillämpning en ökning av antalet tjänstemän i befälsställning vid en anstalt i vissa fall kunna tänkas föranleda en nedsättning av stationens poängtal på ett sätt, som ur saklig synpunkt icke är motiverat, eventuellt medförande en nedflyttning av anstalten i lägre klass. Då man bör kunna utgå från, att en förstärkning av befälspersonalen å viss anstalt som regel genomföres allenast i den mån så erfordras med hänsyn till ökad omfattning av anstaltens arbete eller tillkomsten av nya arbetsuppgifter, synes en dylik förstärkning i och för sig tyda på en sådan ökning av det totala ledningsarbetet, som åtminstone i någon mån jämväl medför ökat arbete och ansvar för föreståndaren själv. I många fall lärer ock utökningen av befälspersonalen vara nödvändig just för att möjliggöra för föreståndaren att kunna fullgöra de mera kvalificerade uppgifter, som följa med anstaltens tillväxt. En förstärkning av befäls-

personalen synes därför i normala fall icke böra lända föreståndaren till sådan nackdel i fråga om poängberäkningen, att en sänkning av poängtalet äger rum. Kommittén finner för sin del ifrågavarande metod för utfinnandet av värdet å anstaltsföreståndarens eget arbete och ansvar, sådan den i nuvarande system utformats, icke vara principiellt riktig.

Vad åter angår den vid telegrafverket tillämpade metoden med brytning enligt vissa normer av de olika faktorernas poängvärde synes densamma mera ägnad att leda till ett rättvisande resultat. Kommittén var också till en början närmast inriktad på att lägga denna metod till grund för en klassificering åtminstone beträffande post- och telegrafverken. Yrkanden i sådan riktning, så vitt avser postverket, hava jämväl vid de förda förhandlingarna framställts av representanter för postmästareföreningen och posttjänstemännens förening. Dessa representanter framförde därvid huvudsakligen den uppfattningen, att genom brytningsmetoden särskilt postmästarnas administrativa uppgifter skulle kunna få en rättvisare värdering än vid det system, som kommittén i det följande förordar, samt vidare att brytningsmetoden vore ägnad att på ett bättre sätt möjliggöra en riktig avvägning av förhållandet mellan anstalter med mera speciella arbetsuppgifter och anstalter av genomsnittlig karaktär.

Emellertid har kommittén under arbetets gång funnit, att jämväl mot brytningsmetoden vägande erinringar kunna framställas. I sådant hänseende framhåller kommittén följande:

Till grund för de olika trafikfaktorernas poängbrytning torde näppeligen i huvudsak kunna läggas andra omständigheter än de, vartill hänsyn tagits i den vid telegrafverket tillämpade metoden, d. v. s. det beräknade normala behovet inom de särskilda arbetsgrenarna av biträdande befälspersonal å anstalterna. Då tillsättningen av dylik personal i verkligheten icke sker exakt efter de teoretiska normerna, föreligga givetvis härvid åtskilliga möjligheter till felaktiga resultat vid poängberäkningen för de särskilda anstalterna. Bortser man härifrån, kvarstår emellertid det förhållandet, att en för viss faktor fastslagen brytningsregel, vilken vid tiden för dess fastställande är riktig med hänsyn till då rådande förhållanden, vid en senare tidpunkt kan visa sig ohållbar med hänsyn till verkets dåvarande utveckling, ändrad organisation, vidtagen rationalisering av arbetskrafterna eller stegrade krav på arbetsprestation m. m. Erfarenheten från telegrafverket bekräftar det nu sagda.

Sålunda må exempelvis nämnas, att man vid bestämmandet år 1926 av brytningspunkten för faktorn 8), uppbörds- och räkningsväsendet, räknade med anställandet av särskild kassör vid en uppbörd av 250,000 kronor. under det, enligt vad kommittén inhämtat, numera särskild kassör normalt anställes först vid en uppbörd av inemot 400,000 kronor. Skälet att förlägga brytningen beträffande denna faktor på sätt enligt gällande system sker har härigenom bortfallit. Liknande exempel beträffande andra faktorer torde kunna anföras.

Vidare lär mot brytningssystemet kunna riktas samma anmärkning som framställts mot det vid postverket och statens järnvägar tillämpade systemet, nämligen att det verkade allt för gynnsamt beträffande de mindre stationerna, vilka i regel få tillgodoräkna sig poängen obruten, medan beträffande de större stationerna det kvalificerade arbetet icke erhöle sin riktiga värdering. Enligt 1926 års klassificeringssystem inträder brytning mera allmänt först vid telegrafstation av klass 3. Stationer av klass 4, 5 och 6 få i allmänhet tillgodoräkna sig poängen obruten.

Efter avvägande av de fördelar och nackdelar, som kunna vara förenade med brytningsmetoden, har kommittén ansett sig icke böra lägga denna metod till grund för sitt klassificeringsförslag beträffande något av ifrågavarande verk.

Kommittén förordar, att såsom ledning vid klassificeringen beträffande samtliga tre verken tillämpas en poängskala, där — med ett av förhållandena påkallat undantag i visst fall — varje trafikfaktor, enligt givna regler omvandlad i enhetstal, får medräknas till sitt fulla värde. Den för varje anstalt uträknade summan av de olika faktorernas poängtal kommer i enlighet härmed att utgöra anstaltens poängtal. Genom att inom varje verk ordna anstalterna i löpande skala efter poängtalet erhålles relationen mellan det totala trafikarbete å varje anstalt, för vilket föreståndaren i sista hand har att ansvara, samt motsvarande trafikarbete å övriga anstalter vid samma verk.

Kommittén förordar vidare, att gränserna å poängskalorna mellan de olika anstaltsklasserna bestämmas med stöd av erfarenhetsmässig bedömning utan anlitan det av någon gemensam matematisk regel. I denna del innebär förslaget alltså ett frångående av den enligt kommitténs mening dock enbart formella enhetlighet, som 1926 års klassificeringssystem ansågs medföra.

Beträffande skälen till sitt ståndpunkttagande i denna fråga framhåller kommittén följande:

Den år 1926 godkända gemensamma huvudregeln för klassgränsdragningen byggde på avlöningsskillnaden mellan de olika lönegraderna för anstaltsföreståndarna. Någon annan grund, lämplig för uppbyggnaden av en dylik regel, lärer ock svårigen utfinnas. I förbigående kan här erinras, att vissa olikheter verken emellan förefinnas beträffande anstaltsföreståndarnas lönegradsplaceringar. På en regel av ifrågavarande slag måste emellertid, såsom inledningsvis framhållits, ställas det kravet att den i tillämpningen leder till resultat, som den praktiska erfarenheten kan godtaga. Det torde också förhålla sig så, att 1926 års poängskalor till väsentlig del uppbyggdes just med tanke på att ett dylikt resultat skulle framkomma vid klassgränsdragningsregelns tillämpning å då rådande förhållanden. Vidare må erinras, att sagda regel icke genomgående kunnat tillämpas, i det vissa gränsbestämningar måste fastställas genom rent erfarenhetsmässig bedömning, exempelvis för anstalter av klass 1 B och högre. Vid den år 1936 genomförda provisoriska omklassificeringen visade det sig, som förut nämnts, att 1926 års gränsdragningsregel icke kunde tillämpas vid statens järnvägar och vid de övriga två verken allenast med väsentliga jämkningar. Överhuvud synes det föga sannolikt, att man skulle kunna konstruera en enhetlig gränsdragningsregel som, lämplig vid ett tillfälle, utan jämkningar i själva regeln eller poängskalorna skulle kunna tillämpas vid de senare omklassificeringar, som måste förutsättas tid efter annan bliva nödvändiga. Ett särskilt osäkerhetsmoment vid konstruerandet för närvarande av en dylik regel komme jämväl att ligga däri, att med hänsyn till den pågående allmänna löneutredningen ovisshet måste föreligga i fråga om de lönebelopp, vilka skulle tagas till utgångspunkt vid gränsbestämningarna.

Ytterligare en synpunkt må i detta sammanhang framhållas. Varje statens tjänsteman måste anses skyldig att inom skäligen gränser utan anspråk på uppflyttning i lönegrad underkasta sig den ökade arbetsbörda, som genom

organisatoriska förändringar eller vederbörande verks normalt fortgående utveckling pålägges honom. Fastslås inom förevarande grenar av statsförvaltningen en gemensam matematisk gränsdragningsregel för klassindelningen, uppstår vid ansvällning av en anstalts trafikarbete helt naturligt lätt anspråk på automatisk uppflyttning i klass, därest tillämpningen av sagda regel därtill skulle föranleda, oavsett huruvida dylik uppflyttning ur nyssnämnda skälighetssynpunkt är berättigad, ett krav, som icke på samma sätt kan motiveras inom de förvaltningsgrenar, där en motsvarande siffermässig värdering av arbetsbördan ej förekommer. Ur denna synpunkt torde det vara till viss fördel, att jämväl beträffande ifrågavarande trafikanstalter göra gränsdragningen beroende av skälighetsprövning, ett förfarande som tillämpas i motsvarande fall vid tullverket samt inom Danmark och Norge. Med utgångspunkt från rådande förhållanden och med stöd av såväl hos de berörda verkens styrelser som hos dess personal förefintlig erfarenhet lär större svårighet att vid varje klassificeringstillfälle med tillhjälp av då föreliggande poängskalor i detta hänseende komma till ett tillfredsställande resultat ej förefinnas. Vid de med personalorganisationerna förda förhandlingarna har yrkande på bibehållandet av en matematisk gränsdragningsregel framställts allenast av en utav representanterna för svenska telegraftjänstemännens förening. De skäl, som därvid anförts, hava emellertid icke föranlett kommittén att frånga sin ovan uttalade uppfattning.

Då kommittén ansett övervägande skäl tala för ett avstående från kravet på en enhetlig matematisk klassgränsdragningsregel, har särskild anledning icke funnits att konstruera poängskalorna så att en ökning i poängtal skulle motsvaras av en proportionsvis lika stor stegring av vederbörande föreståndares arbete och ansvar; en konstruktion, som på sätt ovan antytts utgör förutsättningen för tillämpningen av en enhetlig matematisk gränsdragningsregel. De ovan påvisade olägenheter, som äro förenade med en dylik konstruktion — vilken metod för dess åstadkommande som än användes — hava därför i föreliggande förslag kunnat undvikas. Detta förslag uppvisar därjämte enligt kommitténs mening den fördelen, att de tillämpade grunderna för poängberäkningen böra kunna, oavsett trafikarbetets utveckling, vid olika tillfällen i stort sett oförändrade tillämpas med allenast sådana jämkningar, som betingas av nytillkommande arbetsgrenar, ändrade arbetsformer och dylikt.

Kommittén har emellertid icke underlåtit att taga hänsyn till den tankegång, som kom till uttryck vid 1926 års klassificering, nämligen att det totala stationsledningsarbetet icke alltid står i direkt förhållande till vederbörande föreståndares eget arbete och ansvar. Härav lär bland annat följa, att en viss ökning av arbetskvantiteten, som beträffande den anstalt, där föreståndaren är utan kvalificerade medhjälpare eller har ett fåtal sådana, skäligen anses böra föranleda en höjning i klass, icke bör i motsvarande grad för uppflyttning i klass få tillgodoräknas en föreståndare med biträdande befälspersonal i större omfattning.

Det nu sagda hade, uttalar kommittén, i föreliggande förslag, där anstaltens poängtal gäve ett direkt uttryck för det totala ledningsarbetet, beaktats på det sätt, att beträffande varje verk för sig intervallerna mellan klassgränserna å poängskalan, d. v. s. skillnaden mellan högsta och lägsta poängtal inom respektive klass, i viss omfattning ökats för varje klass.

Kommittén har vid utarbetandet av sistnämnda förslag sökt dels att med stöd av jämförande utredningar och verksrepresentanternas kännedom om

respektive verk åstadkomma en rättvis värdering av anstalterna verken emellan, dels ock att enligt de givna direktiven i möjligaste mån taga hänsyn till vad som numera, i beaktande av de med den allmänna utvecklingen över lag ökade kraven på arbetsprestation och effektivitet, skäligen kan anses motsvara de mot de olika klasserna för närvarande svarande lönegraderna. Däremot har kommittén med hänsyn till de pågående allmänna löneutredningarna icke ansett sig böra ingå på frågor om ändrad placering av föreståndartjänsterna i avlöningsreglementets tjänsteförteckning. Anledning härtill har ansetts så mycket mindre föreligga, som jämkningar i berörda avseende icke i och för sig skulle medföra rubbning i de huvudgrunder, kommittén förordar.

Efter att hava erinrat om att 1926 års klassificering i stort sett var byggd på trafikförhållandena under år 1923, medan till grund för de av 1936 års riksdag beslutade jämkningarna i klassindelningen lågo 1934 års trafiksiffror, samt upplyst, att kommitténs föreliggande förslag i huvudsak är grundat på trafikrörelsen under år 1935, har kommittén till belysande av trafik-siffrorna för sistnämnda år i jämförelse med motsvarande siffror för åren 1934 och 1936 samt verkens allmänna utveckling från år 1923 i följande tablåer lämnat en sammanställning av vissa trafikfaktorer för nämnda år¹:

A. Postverket.

Inkomster och penningförmedling.

	1923	1934	1935	1936
	Miljoner kronor			
<i>Inkomster:</i>				
Frankoteckensuppbörd (+ frankostämpling).....	50.1	56.5	59.3	62.3
Postavgifter för tjänsteförsändelser.....	3.9	4.9	5.2	5.7
Befordringsavgifter:				
för masskorsband.....	0.4	1.2	1.3	1.4
> postabonnerade tidningar.....	3.9	4.5	4.6	4.9
> utgivarkorsband.....	1.5	2.6	3.0	3.3
Övriga inkomster.....	6.1	15.6	14.0	14.8
Summa	65.9	85.3	87.4	92.4
<i>In- och utbetalade medel:</i>				
Vid postkontor (med underlydande postanstalter) omsatta medel i postanvisnings- och postgirorörelsen (girerade belopp ej medräknade).....	1,038.1	6,304.8	7,123.1	7,984.6
Abonnemangavgifter för tidningar och tidskrifter.....	15.4	13.9	14.4	15.0
Postsparbanksmedel.....	83.5	426.0	465.9	503.9
Utbetalade folkpensionsmedel.....	35.8	74.8	77.5	78.9
Inbetalade kronoskattemedel.....	92.7	116.3	126.4	149.4
Influtna medel för försålda radiolicenser	—	5.6	6.8	7.4
Summa	1,265.5	6,941.4	7,813.6	8,739.2

¹ Vid jämförelse mellan inkomstsiffrorna för de olika åren må beaktas de tid efter annan genomförda taxesänkningarna.

Kungl. Maj:ts proposition nr 175.

Antal postförsändelser m. m.

	1923	1934	1935	1936
	Miljoner			
Antal inlämnade postförsändelser:				
brev.....	374.8	556.9	601.2	594.9
paket	9.5	9.6	9.7	10.1
postanvisningar	18.0	12.6	12.3	12.3
in- och utbetalningskort	—	23.2	25.7	27.8
exemplar av postabonnerade tidningar	242.2	234.5	236.8	256.4
Antalet postsparbanksomsättningar	0.9	5.7	6.1	6.4
› inbetalade kronoskattepostanvisningar.....	1.6	2.7	2.7	2.9
› folkpensionsutbetalningar	2.6	2.5	2.6	2.7
› försålda radiolicenser	—	0.6	0.6	0.7

Postanstalter och landsvägspostlinjer.

	1923	1934	1935	1936
Antal postkontor.....	244	237	239	235
› övriga fasta postanstalter (postombud inräknade)	3,456	3,999	4,101	4,236
Landsvägspostlinjer:				
postföring:				
antal linjer	677	715	782	866
linjernas längd, km	14,523	20,633	22,487	24,551
postförda km	5,813,500	12,268,429	14,123,448	15,640,465
lantbrevbäring:				
antal linjer	2,646	3,149	3,122	3,068
linjernas längd, km.....	39,621	55,975	56,317	55,977
postförda km	9,864,500	15,595,959	15,871,919	15,892,863

B. Telegrafverket.

	1923	1934	1935	1936
Centralstationer	146	129	128	128
Understationer	4,179	5,731	5,814	6,064
Samtalsapparater.....	390,989	602,205	628,108	672,425
Lokal- och landssamtal.....	538,417,242	830,194,271	880,889,014	931,535,823
<i>Rikssamtal:</i>				
inländska	33,064,349	45,702,577	47,981,227	50,597,870
utländska	550,565	893,375	936,210	1,011,462
Summa	33,614,914	46,595,952	48,917,437	51,609,332
<i>Taxerade telegram:</i>				
inländska	2,755,005	2,456,018	2,529,130	2,584,674
utländska	3,504,520	2,527,907	2,532,407	2,513,619
Summa	6,259,525	4,983,925	5,061,537	5,098,293
Radiolicenser.....	—	733,190	834,143	944,487
Kilometer lokal- och landsledning	530,184	864,634	910,584	997,565
Kilometer riksledningar	204,712	477,252	502,234	536,018
Telegrafverkets totala inkomst kr.....	82,049,361	107,979,718	113,414,089	120,876,469
Personal vid de stationer, som förestås av telegrafkommissarier.....	5,005	5,514	5,730	5,875

C. Statens järnvägar.

	1923	1934	1935	1936
Trafikerad väglängd, km	5,708.6	7,513.9	7,525.5	7,525.5
Trafikuppsamlingsställen: stationer och trafikplatser.....	599	669	666	654
hållplatser	110	344	351	353
lastplatser	58	82	80	81
håll- och lastplatser	129	277	279	283
Summa	806	1,372	1,376	1,371
Personal för drift och underhåll, antal man.....	27,790	26,395	26,887	27,567
Härav vid trafikavdelningen	10,675	10,849	11,137	11,531
Tågkilometer i milj.....	23.09	40.11	43.09	47.8
Vagnaxelkm »	848.2	1,134.07	1,264.7	1,406.5
Antal resor »	25.3	36.7	39.9	41.8
Personkm »	1,205	1,700	1,871	2,014
Tonkm av avgiftspliktigt gods utom lapp- landsmalm milj.	1,215	1,533	1,673	1,800
Tonkm av lapplandsmalm milj.	656	472	760	1,128
Inkomster milj. kr.....	199.7	183.8	196.6	209.2
Trafikavdelningens utgifter milj. kr.....	46.6	38.8	39.0	40.0
Antalet lastade godsvagnar (exkl. lapp- landsmalm)	993,132	1,030,582	1,079,663	1,115,401
Bil kilometer milj.	0.10	1.34	2.67	4.9

I anslutning till dessa tablåer anför kommittén:

Tablåerna utvisa, att verkens allmänna rörelse under treårsperioden 1934—1936 undergått en fortgående stegring med viss tendens till hastigare ökning av trafiksiffrorna beträffande år 1936. Av kommittén inhämtade upplysningar giva vid handen, att någon minskning av trafikrörelsen icke är att förvänta beträffande år 1937. Det kunde ifrågasättas, att till grund för klassificeringen borde läggas medeltalet av trafiksiffrorna för nyssnämnda treårsperiod. Emellertid saknas beträffande år 1934 statistiska uppgifter av det slag, som erfordras för den beträffande statens järnvägar föreslagna poängberäkningen. Då vidare medeltalet av de särskilda anstalternas trafikrörelse under perioden kan antagas komma att ligga snarare något över än under 1935 års rörelse samt sistnämnda år torde kunna betecknas såsom relativt normalt under ifrågavarande utvecklingsskede, har kommittén ansett 1935 års siffror godtagbara såsom grundläggande för klassificeringen. Kommittén förutsätter emellertid, att därest vederbörande verksstyrelse vid den slutliga granskningen av föreliggande detaljförslag i fråga om anstalternas klassindelning skulle finna utvecklingen av trafikrörelsen vid någon anstalt avvika från den allmänna utvecklingen, jämkning i detaljförslagen skall kunna ske.

Kommittén anför härefter, att kommittén — även med beaktande av vad anförts i fråga om de allmänt ökade kraven på arbetsprestationer och arbetsintensitet — ansett den påvisade kraftiga stegringen av trafikrörelsen vid ifrågavarande verk, vilken i första hand gjort sig kännbar vid verkens trafikanstalter, motivera uppflyttning av vissa trafikanstalter i klass. Å andra sidan hade, fortsätter kommittén, vissa anstalter, där trafikrörelsen gått tillbaka eller icke följt den allmänna utvecklingen, föreslagits till nedflyttning. De största förändringarna i förevarande av-

seende föresloges beträffande postverket och statens järnvägar. En allmän orsak härtill vore att söka i den omständigheten, att den vid dessa verk tillämpade klassificeringsmetoden i större omfattning än den vid telegrafverket tillämpade givit resultat, som numera icke kunde anses rättvisande.

I övrigt framhåller kommittén i detta sammanhang, att en bidragande orsak till ökningen av arbetet å de större anstalterna särskilt vid telegrafverket vore att söka i den omständigheten, att en minskning av antalet självständiga förvaltningsenheter genomförts, varigenom en motsvarande utvidgning av förvaltningsområdena för vissa av de återstående anstalterna av detta slag uppkommit.

Vad statens järnvägar beträffar hade, fortsätter kommittén, ett flertal stationer under senare år underlagts närliggande större stationer, vilka härigenom kommit att ytterligare öka i storlek. Vidare hade till stationerna överförts arbete från maskinavdelningen i en omfattning, som i runt tal motsvarade en arbetsprestation av 1,000 man. Slutligen vore ock att märka, att konkurrensen från den motoriserade landsvägstrafiken medfört icke oväsentligt skärpta krav på stationsföreståndarna i avseende å förhållandet till trafikanterna, ehuru ett uttryck för nu berörda förhållande givetvis icke kunnat vinnas vid poängberäkningen.

Kommittén framhåller härefter, att, därest en omklassificering i enlighet med kommitténs förslag genomfördes, den därvid fastställda klassindelningen syntes böra i möjligaste mån bibehållas orubbad till dess en ny allmän revision av klassindelningen komme till stånd. Det torde emellertid ej vara lämpligt att nu fastslå tidpunkten för en dylik ny revision och ej heller huru ofta för framtiden allmänna revisioner skulle ske, då behovet därav kunde växla med verkens utveckling. Man borde dock kunna utgå från att såsom regel minst fem år skulle ligga mellan de olika revisionerna. Under dessa mellantider syntes i regel endast sådana ändringar i klassindelningen böra ifrågakomma, som påkallades av organisatoriska förändringar eller andra inträffande speciella omständigheter. Frågor om dylik ändring i klassindelningen torde städse böra underställas Kungl. Maj:t, som förutsattes komma att i fråga om höjning av anstalt till klass 2 eller högre klass underställa frågan riksdagens prövning. Däremot syntes det lämpligen böra ankomma på Kungl. Maj:t dels att besluta om enstaka jämkningar i klassindelningen beträffande anstalter av lägre klass än klass 2, dels ock att — i överensstämmelse med den allmänna befogenhet Kungl. Maj:t ägde i fråga om tjänster — beträffande anstalter av klass 2 och högre vid uppkommande vakans å föreståndarbefattningen besluta om eventuell nedflyttning i klass.

Kommittén förutsätter, att förslag till omklassificering skall föreläggas 1938 års riksdag, och uttalar vidare, att enligt kommitténs mening den revision av gällande avlöningsbestämmelser för befattningshavare vid bland annat kommunikationsverken, som uppdragits åt 1936 års lönekommitté, icke syntes behöva fördröja klassificeringsfrågans framförande. Enligt inhämtade upp-

lysningar komme lönekommittén, som ännu icke till närmare prövning upptagit frågor om ändringar i de vid vederbörande avlöningsreglementen fogade tjänsteförteckningarna, att framlägga förslag om revision av lönebestämmelserna i övrigt. Ett sålunda begränsat förslag, fortsätter kommittén, torde — med det nu förordade klassificeringssystemet — överhuvud icke kunna inverka på klassificeringsfrågan. En revision av tjänsteförteckningarna, i den mån den komme till stånd, syntes ej heller enligt kommitténs mening behöva medföra rubbning av de grunder, på vilka föreliggande klassificeringsförslag vore uppbyggt. Tvärt om syntes det förhålla sig så, att därest ifrågavarande grunder godtoges, därigenom en fast utgångspunkt skapades vid bedömande av behovet av en revision av tjänsteförteckningarna beträffande ifrågavarande föreståndarbefattningar. Om därvid ändrad lönegradsplacering skulle finnas lämplig för viss eller vissa klasser av föreståndarbefattningarna, syntes detta i regel kunna ske med bibehållande av de klassgränser, som i anledning av föreliggande förslag kunde bliva bestämda. Endast för det fall, att revisionen föranledde uppdelning av någon av de nuvarande föreståndarklasserna eller inrättande av ny sådan, bleve en ändrad gränsdragning självfallet erforderlig. Därvid och jämväl därest i övrigt undantagsvis en jämkning av klassgränserna skulle finnas lämplig, syntes detta kunna ske med tillämpning av de nu föreslagna klassificeringsgrunderna.

I de avgivna *yttrandena* har kommitténs förslag i stort sett vunnit allmän anslutning med särskilt understrykande av att klassificeringsfrågan borde vinna sin lösning vid 1938 års riksdag. Från personalhåll har påyrkats att omprövning av klassificeringen skall ske med jämna tidsmellanrum, förslagsvis vart femte år.

Generalpoststyrelsen erinrar om att styrelsen vid flera tillfällen framhållit, att de vid 1926 års klassificering av trafikanstalterna tillämpade huvudgrunderna icke lämnat ett i alla avseenden tillfredsställande resultat och att särskilt metoden att mäta anstaltsföreståndarens arbete och ansvar med användning av s. k. ledningstal icke utan betydande justeringar efter erfarenhetsmässig bedömning givit ett rättvisande utslag. Styrelsen konstaterar därför med tillfredsställelse, att kommittén förordar, att gränserna mellan de olika anstaltsklasserna skola dragas med stöd av erfarenhet utan anlåtande av någon gemensam matematisk regel.

Även i övrigt finner styrelsen förslaget väl avvägt och tillstyrker, att det lägges till grund för ny klassificering av postanstalterna.

Generalpoststyrelsen tillstyrker därför, att ett på föreliggande utredning grundat förslag avlåtes till 1938 års riksdag.

Telegrafstyrelsen uttalar, att det system, som ligger till grund för det föreliggande klassificeringsförslaget, enligt styrelsens mening är ägnat att för telegrafverkets del åstadkomma en rättvisare värdering av stationsföreståndarnas arbetsuppgifter än vad fallet är beträffande de principer, på vilka 1926 års klassificering av de tre berörda verkens trafikanstalter bygger. Styrelsen säger sig av erfarenhet kunna bekräfta riktigheten av de erinringar, som kommittén i betänkandets allmänna motivering anfört i fråga om den vid sistnämnda klassificering för telegrafverkets stationer tillämpade metoden med brytning enligt vissa normer av de olika trafikfaktorernas poängvärde. Styrelsen anför vidare, att det på berörda metod byggda klassificeringssystemet

met, vars tillämpning för telegrafverkets del styrelsen på sin tid funnit sig kunna tillstyrka blott såsom ett första försök till enhetlig klassificering av post- och telegrafverkens samt statens järnvägars trafikanstalter, hade visat sig vara behäftat med sådana rackdelar, att styrelsen i likhet med kommittén ansåge detsamma icke böra i fortsättningen läggas till grund för klassificering av telegrafverkets stationer.

Beträffande sättet för gränsdragningen mellan de olika anstaltsklasserna å poängskalorna tillstyrker styrelsen livligt förslaget, att gränserna skola bestämmas med stöd av erfarenhetsmässig bedömning.

Järnvägsstyrelsen erinrar till en början om att styrelsen vid olika tillfällen haft anledning framhålla såväl de olägenheter, vilka äro förenade med 1926 års klassificeringssystem, som de i flera fall ojämna resultat, som bliva en följd av dess tillämpning i praktiken. Styrelsen erinrar vidare om att styrelsen också tidigare hemställt om att detta system icke vidare skulle komma till användning vid stationernas klassificering och säger sig sålunda vara fullt ense med klassificeringskommittén, då de föreslå ett frångående av detsamma. Styrelsen anför i anslutning härtill:

Vid stationernas klassificering gäller det att på helt objektiv grund få dessa ordnade i storleksordning med hänsyn till betydelsen och omfattningen av det på stationerna förekommande arbetet. Stationsföreståndarens övervaknings-skyldighet gäller i främsta rummet säkerhetstjänsten, i vilket hänseende han är ansvarig för att all underlydande personal — jämväl vid honom underställda närbelägna driftplatser — är fullt förtrogen med alla på området gällande föreskrifter, att dessa noggrant följas och att ej någon slentrianmässig praxis utbildar sig vid utövandet av denna för människoliv, materiel och gods viktiga tjänstegren. Även i övrigt tillkommer det stationsföreståndaren att leda och övervaka stationstjänsten med dess mångskiftande arbetsområden i expedition-, magasins-, bangårds- och vagntjänst. Härutinnan måste särskilt i fråga om stationsföreståndarna å de större och medelstora stationerna ställas stora krav på organisationsförmåga och ekonomiskt omdöme. Stationsföreståndarna å vissa stationer utöva dessutom befäl över konduktörspersonal och i en del fall även över maskintjänstens stationära och åkande personal.

Att, såsom i 1926 års klassificeringssystem var avsikten, söka få fram en rättvis metod, varigenom en viss del av stationsledningsarbetet skulle kunna fastställas såsom direkt påvilande stationsföreståndaren, finner styrelsen utsiktslöst och för övrigt även onödigt. Stationsarbetets omfattning är enligt styrelsens åsikt tillräcklig värdemätare för belysande av stationsföreståndarens uppgift i organisationen.

Efter att hava erinrat om att den verkställda klassificeringen byggde på trafiken under år 1935, vilket år av kommittén betecknats såsom ett relativt normalår, ävensom att kommittén förutsatt, att, därest verksstyrelserna vid den slutliga granskningen av föreliggande detaljförslag i fråga om anstalternas klassindelning skulle finna utvecklingen av trafikrörelsen vid någon anstalt avvika från den allmänna utvecklingen, jämkning av detaljförslagen skulle kunna ske, anför järnvägsstyrelsen vidare:

Mot att låta 1935 års trafiksiffror vara grundläggande för klassificeringen har styrelsen intet att erinra, då styrelsen likaledes hyser den uppfattningen, att nämnda år får anses som ett relativt normalår, varemot 1936 och 1937 års siffror torde få anses ligga över det normala. Under dessa båda år har

nämligen trafikutvecklingen vid statens järnvägar undergått en ytterligare kraftig stegring, vilken stegring, enligt vad erfarenheten givit vid handen, huvudsakligen avspeglar sig i de större och medelstora stationernas poängtal, vilka sålunda för åren 1936 och 1937 genomgående ligga icke oväsentligt över de i klassificeringsförslaget för år 1935 angivna. För de mindre stationerna däremot föreligger icke alltid samma tendens. Här måste man i stället ofta konstatera ett stillastående, där icke rentav en trafiknedgång är att inregistrera, beroende på ytterligare avledning av den lokala trafiken, omläggning av varudistributionen etc. Dessa omständigheter motivera ytterligare den återhållsamhet, som kommittén ansett böra iakttagas, då det gäller klassgränsdragningen ifråga om stationer av klass 5 och 6 ävensom hänförandet av stationerna till dessa klasser. Vad sålunda anförts ävensom en del efter 1935 inträdda ändrade förhållanden, som inverka på stationsarbetet, har föranlett styrelsen att i flera fall försöksklassificera stationer med ledning av nu tillgängliga siffror för år 1936, vilka icke förelågo då kommittéarbetet slutfördes. I främsta rummet gäller detta stationer, beträffande vilka ändring i klass föreslagits och som skulle höjas eller sänkas från resp. till trafikplats. Det har nämligen visat sig, särskilt beträffande till höjning föreslagna platser, att deras för år 1935 uppnådda poängsiffror ofta äro att tillskriva rent tillfälliga omständigheter, pågående elektrifiering och i samband därmed högre tågantal etc. Station eller plats, som under ett sådant år som 1936 med dess utpräglade högtrafik icke kunnat hävda sin ställning i poänghänseende, bör enligt styrelsens åsikt tills vidare icke ifrågakomma till höjning i klass. Beträffande station, som föreslagits sänkt i klass men som för 1936 uppvisar poängtal, som berättigar till den högre klassen, kan däremot ett bibehållande tills vidare i nuvarande klass anses rimligt.

Kommunikationsverkens lönenämnd har till en början yttrat sig om förutsättningarna för bibehållande av den i 1926 års klassificering eftersträvalde enhetligheten:

I den mån 1926 års väsentligen ännu gällande klassificeringssystem kan sägas innebära en enhetlig klassindelning av de skilda verkens trafikanstalter, hänför sig denna dess egenskap i första hand till den gemensamma huvudregeln för klassgränsdragningen. Men även de båda särskilda, för uträknande av anstalternas poängtal tillämpade reduceringsmetoderna — med ledningstal respektive brytning — tjänade samma syfte. Härigenom skulle gränsdragningen å de olika poängskalorna enligt den på skillnaden i anstaltsföreståndarnas löneställning grundade, gemensamma regeln i praktiken möjliggöras. De tre ifrågavarande metoderna — gränsdragningsregeln och de båda reduceringsmetoderna — representera alltså tillsammans antagna enhetligheten i 1926 års klassificeringssystem och äro därför inbördes sammanlänkade på sådant sätt, att frågan om deras bibehållande eller slopande och, i sistnämnda fall, eventuella ersättande med annat förfaringsätt bör behandlas i ett sammanhang.

Lönenämnden uttalade i utlåtande den 3 december 1935 visst tvivel, huruvida ett för samtliga verk fullt lämpat, enhetligt klassificeringssystem stode att utfinna, och har sålunda redan i nämnda sammanhang givit uttryck åt den uppfattningen, att den ifrågavarande, beträffande postverket och statens järnvägar tillämpade reduceringsmetoden icke lämpligen kunde bibehållas. På de av klassificeringskommittén anförda skälen biträder lönenämnden dess i förslaget uttalade mening, att nämnda metod icke bör vinna fortsatt tillämpning.

Om metoden med ledningstalet slopas utan att ersättas med annat för-

faringsätt, som leder till i stort sett motsvarande resultat, elimineras emellertid även förutsättningarna för tillämpning av den gemensamma gränsdragningsregeln och därmed enhetligheten i klassificeringssystemet. Det är därför angeläget att söka finna en ersättning för den ifrågavarande metoden, och därvid ligger det närmast till hands att tillämpa den med avseende å telegrafverket använda brytningsmetoden, i mån av behov modifierad, även vid de båda andra verken. Kommittén har också till en början närmast inriktat sig på att lägga denna metod till grund för en klassificering åtminstone beträffande post- och telegrafverken men har övergivit denna tanke, när kommittén funnit, att icke heller denna metod lämpligen borde komma till användning för berörda ändamål. Till stöd för denna mening åberopar kommittén tre särskilda skäl, nämligen att den punkt, efter vilken en faktors poängvärde skall reduceras (brytpunkten), måste bestämmas med hänsyn till det normala behovet av biträdande befälspersonal inom motsvarande arbetsområde, medan tillsättandet av dylik personal i verkligheten icke sker exakt efter de teoretiska normerna, varigenom möjligheter till felaktiga resultat vid poängberäkningen för de särskilda anstalterna uppkomma; att en brytningsregel kan vara riktig vid en tidpunkt men ohållbar vid en senare till följd av verkets utveckling, ändrad organisation, rationalisering och liknande under mellantiden, samt att brytningssystemet gynnar de mindre anstalterna, medan det kvalificerade arbetet vid de större ej rätt värdesättes.

Vad angår det först anförda skälet, synes detsamma icke äga särskild giltighet beträffande brytningsmetoden utan mera allmän tillämpning i fråga om varje regel, som i likhet med denna metod är avsedd att tillämpas på skiftande faktiska förhållanden. En dylik regel tillskapas ju just därigenom, att man framhäver det väsentliga men bortser från det mindre viktiga, och det ligger på så sätt i dess egen natur att vara i viss mån schablonmässig. Det är sålunda icke möjligt att tillämpningen av en sådan regel som brytningsmetoden återspeglar varje skiftning i de bakomliggande faktiska förhållandena.

Det nu anförda torde under normala förhållanden äga giltighet även i fråga om det andra av de tre skälen mot brytningsmetodens bibehållande. De påtalade olägenheterna av tillämpning vid telegrafverket på nuvarande förhållanden av de år 1925 fastställda brytningsreglerna för olika faktorer böra nämligen ses mot bakgrunden av verkets exceptionellt starka utveckling under motsvarande tid och därav påkallade organisatoriska förändringar och rationalisering. Det lär med ganska stor visshet kunna påstås, att varje klassificering, efter vilka grunder den än skett, skulle visat sig otillfredsställande efter en tioårig utveckling av sådan omfattning, och det synes sannolikt, att brytningsmetodens olägenheter under en mera normal utveckling icke skulle varit så framträdande.

Det tredje skälet mot den här ifrågavarande metodens bibehållande slutligen synes icke rikta sig mot brytningsregeln såsom sådan utan mot dess praktiska utformning och tillämpning. Om det tillämpade systemet befunnits missgynna de större anstalterna, synes detta åtminstone i viss mån kunna undvikas genom att tillämpa mindre sträng reducering av vissa faktorer, varigenom en undervärdering av det kvalificerade arbetet kunde förebyggas.

Lönenämnden funne sålunda icke de av kommittén anförda skälen mot brytningsmetodens bibehållande vara av avgörande betydelse. Metodens slopande syntes emellertid icke spela någon väsentlig roll för frågan om bevarandet av den genom 1926 års klassificeringssystem grundade enhetlig-

heten de olika verken emellan. Det låge enligt lönenämndens övertygelse icke inom möjlighetens gräns att konstruera poängskalorna så, att en mekanisk tillämpning av den gemensamma, matematiska gränsdragningsregeln gäve godtagbara resultat. Lönenämnden ansåge därför, att de praktiska förutsättningarna saknades för bibehållande av enhetligheten i klassificeringssystemet, i den form denna princip kommit till uttryck vid 1926 års klassificering. Så till vida hade nämnden alltså kommit till samma resultat som 1936 års klassificeringskommitté.

Lönenämnden övergår härefter till kommitténs klassificeringsförslag och anför:

Det föreliggande klassificeringsförslaget innebär, att anstalterna vid de olika verken ordnats i löpande följd efter det anstalterna åsatta poängtalet, vilket uttrycker den relativa storleken av den vid varje anstalt förekommande samlade trafikrörelsen inom de arbetsområden, som motsvaras av de vid poängsättningen medräknade faktorerna. Avgörande för en anstalts hänförande till högre eller lägre klass är, fränsett enstaka undantag, anstaltens större eller mindre poängsiffra. Enär det praktiska ändamålet med trafikanstalternas klassindelning är att tjäna till grund för anstaltföreståndarnas lönegradsplacering, förutsätter alltså det av kommittén föreslagna klassificeringssystemet i *princip*, att svårighetsgraden av anstaltföreståndarens uppgifter står i direkt proportion till omfattningen av den vid anstalten förekommande trafikrörelsen, eller med andra ord, att vid två skilda anstalter förhållandet mellan föreståndarbefattningarnas svårighetsgrad är det samma som förhållandet mellan — den i poäng uttryckta — storleken av anstalternas sammanlagda rörelse. Denna förutsättning, som kan sägas vara den grundläggande principen i kommitténs klassificeringssystem, överensstämmer emellertid icke med de faktiska förhållandena. Kommittén har också i viss mån beaktat detta genom att uppdraga klassgränserna så, att poänglatituden i allmänhet är större, ju högre klassen är. Men även efter denna modifikation av systemets grundprincip har densamma i sin tillämpning vid själva klassindelningen visat sig på en del punkter giva mindre tillfredsställande resultat. I det föreliggande förslaget har detta kommit till tydligt uttryck allenast, då en anstalt hänförs till annan klass än den, vartill poängtalet i och för sig berättigar. Men förefintligheten av dessa visserligen fåtaliga fall, där poängberäkningssystemets missvisning varit så stor, att avvikelser från den enligt poängtalen riktiga klassindelningen befunnits nödvändig beträffande anstalter, som i poänghänseende ligga relativt nära de uppdragna klassgränserna, tyder därpå, att den av poängtalet bestämda ordningen även beträffande ett antal andra anstalter inom de olika klasserna icke överensstämmer med de faktiska förhållandena. Betydelsen härav, då det gäller uppkommande frågor angående ändring av den utav kommittén föreslagna klassgränsdragningen eller vid jämförelser mellan olika anstalter vid samma eller skilda verk, ligger i öppen dag.

Lönenämnden understryker i fortsättningen, att en kvantitativ ökning av de med en befattning förenade göromålen i och för sig icke bör föranleda, att befattningshavaren uppflyttas i lönegrad. I stället bör, om ökningen är tillräckligt stor, arbetet uppdelas på flera befattningar. Detta gäller enligt lönenämndens mening även befattning som föreståndare för trafikanstalt, om ock med viss modifikation. Vidare anför nämnden:

Därest rörelsen vid en trafikanstalt stegras, föranleder detta, när stegringen nått viss grad, en utökning i första hand av befattningshavare i lägre lönegrader och därefter även av den mera kvalificerade arbetskraften, och de nya arbetsuppgifterna fördelas, alltefter sin svårighetsgrad, på de sålunda nytillkomna befattningshavarna. Till följd därav, att föreståndarbefattningen såsom sådan icke kan uppdelas, bör emellertid en mera betydande ökning av anstaltens rörelse, åtminstone i princip, medföra, att föreståndaren erhåller visst tillskott av kvalificerade uppgifter och ansvar och till följd därav måste avlastas visst av honom tidigare handlagt arbete, i allmänhet av mindre kvalificerad art. Det lär vara denna av anstaltens växande trafik förorsakade kvalitativa ökning av föreståndarens uppgifter, som är grunden till, att föreståndarbefattningarna hänförs till olika lönegrader efter anstaltens storlek. Emellertid är det uppenbart, att den kvalitativa ökningen av anstaltsföreståndarens uppgifter icke sker i tillnärmelsevis samma proportion som ökningen av anstaltens rörelse och att en förhållandevis likvärdig dylik ökning inom skilda arbetsområden vid samma anstalt eller inom samma rörelsegren vid skilda anstalter kan påverka föreståndarens uppgifter i helt olika grad. Härtill bidrager den stora skillnaden mellan anstaltens storlek, personaluppsättning och organisation, rörelsens mera allsidiga eller utpräglat ensidiga natur, vidtagna rationaliseringsåtgärder och liknande.

Lönenämnden är fullt medveten om de stora, i vissa fall måhända oöverkomliga svårigheterna att konstruera ett klassificeringssystem, som tar tillbörlig hänsyn till alla dessa och andra omständigheter av betydelse. En viss schablonmässighet kan, som ovan antytts, icke heller undvikas. Men i väsentliga avseenden synes ett klassificeringssystem böra, då det ju åsyftar lönegradsplacering av anstaltsföreståndarna, giva i möjligaste mån rättvisande uttryck för den mer eller mindre kvalificerade och ansvarsfulla beskaffenheten av de olika anstaltsföreståndarnas uppgifter. För ernående härav är det till en början av vikt att utvälja alla men inga andra än de faktorer, som mera nämnvärt återverka på anstaltsföreståndarnas verksamhet, och att värdesätta dessa faktorer i förhållande till graden av denna återverkan. Härvid kunde måhända en på ingående praktiska undersökningar av ett antal lämpliga anstalter grundad statistisk beräkning tjäna till säkrare ledning än de i allmänhet efter erfarenhetsmässig bedömning utvalda faktorerna och uppskattningsvis fastställda enhetstalen, som ligga till grund för den av kommittén verkställda poängberäkningen. Enär klassindelningen av trafikanstalterna och därmed föreståndarbefattningarnas lönegradsbestämning såsom ovan antytts vilar på det antagandet, att stegring av en anstalts rörelse i viss mån medför kvalitativ ökning av föreståndarens uppgifter, i det att kvalificerat arbete tillkommer och mindre kvalificerat avskiljes, lär man kunna utgå ifrån, att de olika faktorernas återverkan på föreståndarens uppgifter ändras såväl absolut som relativt i och med en successiv ökning av anstaltens rörelse på så sätt, att vissa faktorers betydelse i förevarande avseende minskas eller upphör, andra öka i betydelse och nya tillkomma. Även i detta hänseende synes en statistisk utredning av ovan antydd art beträffande föreståndarnas arbetsuppgifter vid ett antal anstalter av olika storleksordning kunna bli till nytta för uppbyggandet av ett rättvisande poängberäkningssystem. För ernående härav är det emellertid icke tillfyllest, att de olika faktorerna utväljas och värdesätts efter grunder, som överensstämmer med de faktiska förhållandena, utan därjämte erfordras en reduktion av faktorernas värde för de större anstalterna. Detta torde klarläggas genom följande resonemang. Om man vill nå ett i möjligaste mån rättvisande resultat, kan man givetvis icke vid faktorernas utväljande och värde-

sättande utgå ifrån ett för anstalter av olika storleksgrader uträknat medeltal. Eftersom klassificeringen, såsom ovan utvecklats, vilar på den förutsättningen, att med en anstalts stigande rörelse föreståndarens uppgifter undergår förskjutning i alltmer kvalificerad riktning, måste man i stället utgå från beräknade medeltal för anstalter av såväl mindre som större typ. Vid jämförelse mellan resultaten för de olika anstaltstyperna kan man därefter bedöma, i vilken riktning och i vilken grad ovanberörda förskjutning i anstaltföreståndarens uppgifter bör motsvaras av en — absolut eller relativ — ändring av de olika faktorernas värdesättning. Om man fastställer faktorernas värdesättning efter förhållandena vid den mindre anstaltstypen, erhåller man tydligen felaktiga resultat, om man utan reducering tillämpar samma värdesättning i fråga om den större anstaltstypen, enär det vid inträdande ökning av en anstalts rörelse uppenbarligen förhåller sig så, att vid en mindre, enklare organiserad anstalt en förhållandevis större del av stegringen omsättes i kvalitativ ökning av föreståndarens uppgifter, än vad fallet är vid en större anstalt med mera utvecklad organisation. Det är därför nödvändigt att tillämpa vissa reduceringsmetoder. Det bör tilläggas, att en särskilt effektiv reducering antagligen är nödvändig i fråga om vissa anstalter med en starkt men ensidigt utvecklad rörelse inom arbetsområden, som förhållandevis svagare påverka de mera kvalificerade av föreståndarens göromål.

Frågan, huruvida ett klassificeringssystem enligt nu antydda principer låter sig praktiskt genomföra, kan tydligen besvaras först efter en grundlig utredning, som lönenämnden i detta sammanhang givetvis icke är i tillfälle att framlägga. Ett i sina huvuddrag sålunda anordnat system står emellertid i överensstämmelse med klassindelningens innebörd och med de principiella synpunkter i övrigt, som enligt lönenämndens mening äro av betydelse, även då det gäller ett bedömande av det utav kommittén framlagda förslaget, vilket på en del punkter avviker från grunderna i det av lönenämnden ovan antydningssvis beskrivna systemet.

Lönenämnden ingår härefter på vissa detaljer i kommittéförslaget och anför härutinnan:

I de av kommittén utarbetade poängskalorna äro poängtalen ett uttryck för den samlade trafikrörelsen vid anstalterna och icke för anstaltföreståndarens mer eller mindre kvalificerade uppgifter. Den iögonfallande stora skillnaden mellan lägsta och högsta poängtal ävensom skalornas sammanträngning nedåt och allt starkare spridning uppåt torde åtminstone delvis vara en följd härav.

Utväljandet av de olika faktorerna och deras värdesättning äro i allmänhet icke grundade på systematisk undersökning av anstaltföreståndarnas arbetsförhållanden och ansvar utan ett resultat av erfarenhetsmässig bedömning och uppskattning. I vad mån detta förhållande påverkat poängtalen, kan givetvis icke utrönas utan dylik undersökning. Vid ärendets behandling inom lönenämnden har viss tvekan yppats beträffande medtagandet och värdesättningen av en del faktorer. Hit höra faktorerna 7, nattjänst, och 11, arbetsorder, i telegrafverkets skala. För statens järnvägars vidkommande torde med visst fog kunna göras gällande, att den nytillkomna faktorn 3, rengöring av personvagnar, och faktorn 14, antal ton omlastat vagnslastgods, äro väl högt värdesatta, under det att faktorn 7, postgöromål, i samma verks poängskala ger intryck av att vara undervärderad åtminstone i fråga om vissa stationer, där stationsföreståndaren själv handlägger motsvarande göromål. Slutligen må framhållas, att medtagandet av faktorn 15, gemensam allmän tjänst, vid statens järnvägar synes tyda på, att den ursprung-

liga värdesättningen av faktorerna 4 och 5 samt 9—12 ansetts vara i behov av justering.

Det förhållandet, att samma faktorer med oförändrad värdering varit avgörande för poängberäkningen för alla anstalter oberoende av storlek, står icke i överensstämmelse med den ovan utvecklade principen därom, att ökning av en anstalts rörelse skall medföra en kvalitativ ökning och ändrad sammansättning av föreståndarens uppgifter, men torde sammanhänga därmed, att poängtalen hänföra sig till anstaltens storlek och icke till föreståndarens arbete. Den avvikande poängberäkningen för postexpeditionerna utgör härutinnan ett undantag, som torde i viss mån belysa den berörda principens riktighet.

Någon på de särskilda faktorerna tillämpad allmän eller för de ensidiga anstalterna särskild reduceringsmetod ingår icke i det av kommittén utarbetade systemet. I vad mån detta förhållande, som icke oväsentligt torde hava bidragit till den starka spridningen av poängtalen i skalornas övre del, medfört andra praktiska olägenheter kan i allmänhet, lika litet som beträffande systemets övriga avvikelser från de av lönenämnden ovan berörda principerna, utronas utan vidlyftiga undersökningar. I vissa mera utpräglade fall synes frånvaron av reduceringsregler av ovan angiven beskaffenhet emellertid kunna spåras i poängsättningen. Sålunda hava vissa ensidiga postanstalter i de största städerna liksom vissa järnvägsstationer med ensidigt utvecklad trafik erhållit förhållandevis synnerligen höga poängtal, vilka i poängskalorna placerat dem framför andra, uppenbarligen mera svårskötta anstalter.

Lönenämnden uttalar därefter, att vad nämnden anfört innebure, att det föreliggande klassificeringsförslaget, granskat ur principiella synpunkter, enligt lönenämndens mening icke kunde i alla hänseenden anses tillfredsställande. Då förslaget av såväl verksstyrelserna som personalorganisationerna i det stora hela godtagits, syntes man kunna utgå ifrån, att i allmänhet en anstalts hänförande till viss klass är, vid jämförelse med andra närliggande anstalter, sakligt motiverad. Detta syntes kunna tillskrivas den omständigheten, att klassindelningen i avgörande hänseenden, nämligen i fråga om faktorernas utväljande och värdesättning samt gränsdragningen, vilade på erfarenhetsmässig bedömning och uppskattning. Men ur andra synpunkter medförde denna omständighet avsevärda olägenheter, i det att den försvårade en granskning av förslaget. Poängtalen vore nämligen icke — och åsyftade icke ens att vara — direkta uttryck för de olika föreståndarbefattningarnas relativa svårighetsgrad. Hur ordningsföljden mellan anstalterna inom de olika klasserna vid de skilda verken skulle bliva med utgångspunkt från den mer eller mindre kvalificerade arten av föreståndarens uppgifter vore ovisst. Men att den, åtminstone på många punkter, skulle bliva en annan än de nu åsatta poängtalen utvisade, syntes vara tämligen säkert. Detta försvårade tydligen såväl jämförelsen de olika verken emellan som även justering av de uppdragna gränserna.

Då på sätt nyss framhållits, slutar lönenämnden, de olika anstalternas hänförande till den ena eller andra klassen i stort sett syntes ansluta sig till bakomliggande faktiska förhållanden, i den mån dessa hade konstaterats och kunnat tillförlitligen bedömas efter praktisk erfarenhet, ansåge lönenämnden sig emellertid kunna tillstyrka, att det remitterade förslaget lades

till grund för en ny klassificering av trafikanstalterna. Vid den av lönenämnden verkställda detaljgranskningen hade nämnden emellertid på enstaka punkter funnit sig föranlåten att föreslå avvikelser från kommitténs förslag, varvid i allmänhet de av nämnden i den föregående framställningen utvecklade skälen varit avgörande. Av här anförda orsaker hade nämnden därvid icke ansett sig i allt bunden av de olika anstalternas poängtal enligt de av kommittén uppgjorda skalorna. För att tjäna till ledning vid detaljgranskningen hade lönenämnden från verksstyrelserna inhämtat närmare uppgifter i åtskilliga hänseenden, bland annat beträffande poängtalens fördelning på de olika faktorerna för samtliga trafikanstalter.

Särskilt yttrande har avgivits av nämndens ledamot, sekreteraren A. Linnäs, som anför:

Såsom av lönenämndens utlåtande framgår kunna väl vissa principiella invändningar göras mot grunderna för 1936 års klassificeringskommittés förslag till ny klassificering av trafikanstalterna. Detta innebär emellertid icke, att förslaget i och för sig medför oberättigade höjningar i klass av trafikanstalterna. Det må erinras om att förslaget i fråga om anstalternas inplacering har uppgjorts efter ingående omprövning samt överläggningar med därav berörda personalorganisationer, vilkas önskemål endast i begränsad omfattning tillgodosetts, och att gränsdragningen av vederbörande verksstyrelser lämnats utan erinran.

Även om med hänsyn till särskilda förhållanden justeringar i något fall kunna anses påkallade, anser jag icke den starka beskärning av klassificeringskommitténs förslag, som lönenämnden föreslår, vara motiverad. Fastmera finner jag skäl föreligga att tillmötesgå vissa i personalorganisationernas yttranden framförda önskemål om uppflyttning i klass av trafikanstalter. I sådant hänseende tillåter jag mig särskilt framhålla postkontoret i Växjö, vilket, med hänsyn till postområdets storlek och omfattningen av postmästarens åvilande administrativa uppgifter, synes böra hänföras till klass 1 A.

Av den lämnade redogörelsen framgår att 1926 års klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar redan tidigt blev föremål för erinringar, vilka särskilt riktade sig mot de i klassificeringssystemet ingående metoderna för reducering av trafikalen med hänsyn till den å de skilda anstalterna placerade biträdande personalens kvalifikationer. Vid 1936 års riksdag genomfördes ock ett provisorium, som, även om det byggde på 1926 års grunder, likväl innebar väsentliga avsteg från desamma.

Det nu föreliggande, av 1936 års klassificeringskommitté utarbetade förslaget, vilket i huvudsak godtagits av verksstyrelserna och i stort sett även av personalorganisationerna, avviker i princip från 1926 års grunder främst därutinnan, att reduceringsmetoderna helt uteslutits. Till grund för klassindelningen hava lagts på visst sätt uträknade trafikalen, medan gränsdragningen mellan klasserna stöder sig på vunna erfarenheter och i vissa fall särskilt verkställda undersökningar. Lönenämnden har framställt vissa principiella invändningar mot det föreslagna systemet men har dock ansett sig kunna tillstyrka, att förslaget lägges till grund för statsmakternas beslut.

*Departements-
chefen.*

Ehuru det nu föreslagna klassificeringssystemet liksom sannolikt varje annat sådant system kan göras till föremål för invändningar på olika punkter, finner även jag, att detsamma är i princip godtagbart.

Vad beträffar det av kommittén berörda spørsmålet om klassificeringsfrågans samband med de utredningsuppdrag, som anförtrotts 1936 års lönekommitté, torde kunna sägas, att en prövning av principerna för klassificeringen kan anses ligga inom ramen för lönekommitténs arbetsuppgifter men att likväl hinder för att nu till avgörande upptaga den sedan länge aktuella klassificeringsfrågan icke föreligger, eftersom genomförandet av en ny klassificering icke synes försvåra den granskning av tjänsteförteckningen, som är avsedd att utföras i samband med den förestående avlöningsrevisionen. Efter samråd med chefen för finansdepartementet har jag ansett mig kunna tillstyrka, att förslag till omklassificering av ifrågavarande trafikanstalter föreläggas årets riksdag.

I ett avseende har jag dock funnit det böra anstå med den slutliga prövningen av klassificeringskommitténs förslag. Såsom av det följande närmare framgår, innefattar kommitténs förslag uppflyttning av åtskilliga trafikanstalter i den klass, inom vilken anstalterna förestås av befattningshavare i 26:e lönegraden, nämligen överpostmästare, telegrafkommisarie av klass 1 A respektive överinspektör. Föreståndare för dessa anstalter äro sålunda placerade i samma lönegrad som exempelvis trafikinspektörerna vid statens järnvägar. En utökning av antalet anstalter inom toppklassen synes böra ske med försiktighet och icke utan särskilda skäl. Såväl med hänsyn härtill som ock till vanskligheten att beträffande anstalter av denna storleksordning ernå en rättvis värdering med tillämpning av samma system, som kan vara passande för mindre anstalter, finner jag det kunna ifrågasättas, huruvida icke en mera individuell bedömning från fall till fall kan vara påkallad. På dessa grunder synas mig hithörande spørsmål lämpligen böra upptagas till omprövning i samband med de förslag, som kunna komma att framläggas av 1936 års lönekommitté.

Vad slutligen beträffar frågan, huruvida trafikanstalternas klassificering bör med bestämda tids mellanrum göras till föremål för förnyad prövning, finner jag i likhet med klassificeringskommittén icke anledning att härutinnan framlägga något förslag. Detta spørsmål synes böra bliva beroende på erfarenheterna av den framtida utvecklingen, och en omprövning av klassificeringen torde i regel böra förekomma endast i samband med allmänna lönerevisioner.

Härefter torde jag få övergå till klassificeringskommitténs förslag beträffande de skilda verken. Därvid torde jag i huvudsak få begränsa mig till de klasser, som motsvaras av befattningar över 20:e lönegraden. I fråga om lägre befattningar äger Kungl. Maj:t att fatta beslut med avseende å antal och löneställning.

Postverket.

Förevarande förslag till klassificering av postverkets trafikanstalter omfattar följande slag av postanstalter:

Postkontor av överpostmästarklass.

- » » klass 1 A.
- » » » 1 B.
- » » » 2.
- » » » 3.
- » » » 4.

Postexpeditioner av klass 5.

- » » » 6.
- » » » 7.
- » » » 8.

Innan kommittén ingår på en redogörelse för den grundläggande poängskalan för klassificeringen av de postanstalter, som omfattas av förslaget, lämnar kommittén en översikt över de fasta postanstalternas organisation och arbetsuppgifter:

De fasta postanstalter, vilka direkt och självständigt betjäna allmänheten, utgöras av postkontor, postexpeditioner och poststationer. I fråga om postarbetets art föreligger icke någon större skillnad mellan dessa tre slag av postanstalter. Samtliga deltaga i postverkets alla rörelsegrenar, postkontoren utan någon inskränkning, postexpeditionerna med den inskränkning, att de icke utväxla utrikes telegrampostanvisningar, och poststationerna med den inskränkning, att vid dem icke till postbehandling mottagas inkasseringsbrev till utlandet, telegrampostanvisningar, inbetalningstelegram (giro) samt vanliga postanvisningar till annat främmande land än Danmark eller Norge, såvida icke generalpoststyrelsen lämnat poststationen särskild befogenhet i sådant hänseende. Den huvudsakliga skillnaden mellan dessa olika slag av trafikanstalter ligger på det organisatoriska området.

Postkontoren utgöra ur förvaltnings- och redovisningssynpunkt självständiga enheter. Postkontoren ombesörja i mindre eller större omfattning även förvaltningen och redovisningen beträffande de postanstalter, som lyda under vederbörande postkontor (postexpeditioner och poststationer).

Postexpeditionerna av klass 5 och 6 äro i viss begränsad omfattning ur förvaltnings- och redovisningssynpunkt självständiga postanstalter. De leverera överskottsmedel till det överordnade postkontoret och erhålla därifrån erforderliga medel, frankotecken, kvittenskuponer, statsstämplor, radiolicenstecken m. m. Dessa postexpeditioner avgiva självständiga redovisningar till generalpoststyrelsen.

Postexpeditionerna av klass 7 och 8 intaga icke en så självständig ställning i förvaltnings- och redovisningshänseende som postexpeditionerna av klass 5 och 6. De avgiva inga självständiga redovisningar till generalpoststyrelsen, utan all deras redovisning sker — liksom i fråga om poststationerna — genom det överordnade postkontoret, ehuru formerna för denna redovisning något avvika från den ordning, som i sådant hänseende gäller för poststationerna.

Poststationernas förvaltning och redovisning sker, kan man säga, helt och hållet genom det överordnade postkontoret. Då postexpeditioner, motsvarande nuvarande klasserna 7 och 8, först inrättades, expedierades post till och

från poststationerna i viss omfattning över det överordnade postkontoret för granskning och kontroll, vilket givetvis innebar en för allmänheten otjänlig omgång och försening. På denna punkt rådde då en rätt avsevärd skillnad mellan en postexpedition av klass 7 eller 8 och en poststation. Emellertid har efter hand denna omgång i expedieringen avskaffats. Den huvudsakliga skillnaden mellan å ena sidan en postexpedition av klass 7 och 8 och å andra sidan en poststation är nu att finna på det inre organisatoriska området, uti föreståndarnas anställnings- och avlöningsförhållanden m. m. Någon skillnad i befogenhet råder icke mellan de olika poststationerna; den största som den minsta betjänar allmänheten i samma utsträckning. Med hänsyn till föreståndarens avlöning äro emellertid poststationerna indelade i 17 klasser.

Kommittén anför härefter, att postexpeditioner av klass 7 och 8 icke ingått i tidigare klassificeringar men att kommittén med beaktande av de skäl generalpoststyrelsen härutinnan anfört i sin skrivelse den 28 augusti 1935 angående klassificering av postkontoren och postexpeditionerna nu ansett sig böra i sitt förslag medtaga expeditioner av samtliga klasser. Däremot hade kommittén icke funnit anledning att till prövning upptaga frågan, i vad mån sådana poststationer, där poststationsföreståndaren hade full dagstjänst, borde förändras till postexpeditioner. Denna fråga hade nämligen ansetts vara av den organisatoriska natur, att den icke fölle under kommitténs bedömande. I de fall, där en dylik förändring funnes böra ske, torde emellertid de av kommittén förordade klassificeringsreglerna böra tillämpas vid de nya postexpeditionernas inplacering i klass.

Kommittén övergår härefter till den grundläggande poängskalan för postanstalternas klassificering och föreslår i dylikt hänseende, att skalan med viss i det följande angiven jämkning beträffande postexpeditionerna, uppbygges med ledning av de trafikfaktorer, som angivas i följande tabell, däri jämväl för varje faktor föreslås enhetstal för poängberäkningen:

F a k t o r		Enhetstal
I a	Antal underlydande postexpeditioner och poststationer	1
b	Underlydande personal (ordinarie och e. o. tjänstemän, fasta post- och brevbärande biträden, poststationsföreståndare, postombud, postförare, lant- och lådbrevbärare)	1
c	Antal linjer, å vilka brevlåds- och tidningsbefordran sker	2
II a	» avgående vanliga brev försändelser utom postsaksförsändelser ..	100,000
b	» » nummerexemplar av postabonnerade tidningar ...	200,000
c	» » vanliga postsaksförsändelser, rekommenderade försändelser, oasserade paket samt vid postanstalten inbetalade postanvisningar och inbetalningskort ...	10,000
d	» » assurerade försändelser	1,000
e	» ankomna vanliga brev försändelser och nummerexemplar av postabonnerade tidningar	50,000
f	» » värdeförsändelser utom assurerade postsaksförsändelser	10,000
g	» » assurerade postsaksförsändelser	5,000
¹ h	» utbetalade postanvisningar och utbetalningskort	10,000
i	» » skattepostanvisningar	30,000
¹ j	» omsättningar för postsparbanken, folkpensionsutbetalningar och försälda eller förnyade radiolicenser	1,000

¹ För postkontor medräknas även postkontorets underlydande postanstalter, för vilka redovisning m. m. sker genom postkontoret.

	F a k t o r	Enhetstal
k	Antal innehavare av postgirokonton.....	50
¹ III a	Postanstaltens uppbörd av frankotecken (jämväl frankostämpling) och utgivarkorsband samt influtna befodringsavgifter för tidningar.....	4,000
b	Bestridna omkostnader (avlöningar, hyror m. m.).....	40,000
c	In- och utbetalade postanvisnings-, postgiro- och tidningsprenumerationsmedel.....	200,000
d	Postsparbanks-, folkpensions-, radiolicens- och stämpelmedel.....	100,000

De sålunda föreslagna faktorerna äro i stort sett desamma, till vilka hänsyn tagits vid närmast föregående klassificering. För erhållande av en lämplig avvägning av de olika trafikgruppernas procentuella inverkan på postanstaltens hela poängtal har emellertid kommittén ansett vissa ändringar böra vidtagas beträffande enhetstalen, särskilt i fråga om grupp III.

Beträffande tillgodoräkandet av den under III c) upptagna faktorn postgiromedel har enligt föreliggande förslag en begränsning skett på det sätt, att poängtalet för giromedel icke får ingå i postanstaltens sammanlagda poängsumma med mera än 25 procent.

Efter en redogörelse för de ändringar, som kommittén funnit böra vidtagas, uttalar kommittén, att genom desamma totalpoängen beträffande postkontoren kommer att erhålla en lämplig fördelning på de olika trafikgrupperna. Vid postkontor av klasserna 3 och 4, vid vilka postmästaren i regel icke har tjänsteman i befördrad ställning såsom biträde med kontroll- och granskningsarbeten, skulle exempelvis poängsiffrorna fördela sig i genomsnitt på följande sätt:

grupp I.....	cirka 25 %
» II.....	» 30 %
» III.....	» 45 %

Beträffande *postexpeditionerna*, fortsätter kommittén, kunna de angivna grunderna icke lämpligen tillämpas oförändrade. Under det att en postmästare i regel icke deltar i det löpande expeditionsarbetet, är detta däremot stationsmästarens huvudsakliga sysselsättning. Vad *postexpeditionerna* beträffar har därför frankoteckensuppbörden ansetts böra vara den vid poängtalens uträknande mest utslagsgivande faktorn. Genom en ändring av enhetstalen endast för grupp III, faktorerna a) och b), har enligt kommittén en lämplig gruppering av dessa postanstalter kunnat vinnas. Förslaget innefattar en sänkning beträffande *postexpeditionerna* av enhetstalen för faktorerna III a) och b) från 4,000 respektive 40,000 till 1,000 respektive 10,000. Därigenom kommer poängsumman för *postexpeditionerna* att i genomsnitt fördela sig å de olika trafikgrupperna på följande sätt:

grupp I.....	cirka 8—12 %
» II.....	» 26—30 %
» III.....	» 66—58 %

¹ Se föregående sida.

Med hänsyn till de skiljaktigheter i organisatoriskt hänseende samt i fråga om kompetenskrav å vederbörande föreståndare, som förefinnas mellan postkontoren och postexpeditionerna, synes det kommittén icke behöva medföra någon olägenhet att vid klassificeringen använda i någon mån olika grunder beträffande postkontor och postexpeditioner.

Utöver de arbetsuppgifter, som enligt förslaget sålunda skulle läggas till grund för poängtalens beräkning och vilka äro gemensamma för samtliga postanstalter, har kommittén funnit en del speciella åligganden tillkomma vid vissa anstalter, vartill vid en klassificering hänsyn måste tagas, ehuru direkt poängvärde icke kan åsättas desamma. Härom anför kommittén:

1) Postanstalter vid de större järnvägsknutpunkterna. Vid dessa har postmästare respektive stationsmästare övervakningsskyldighet för transporter av transiterande gods. Å dessa platser äro i regel ett större antal tjänstemän tillhörande järnvägsposten placerade, varjämte överliggning i stor utsträckning äger rum. Föreståndaren för den fasta postanstalten har ett icke obetydligt arbete såsom förmedlare mellan denna personal och vederbörande postdirektion. Postanstalten får också ständigt vara beredd att tillgodose järnvägspostens behov av tillfällig personal, vikarier vid tjänstledigheter m. m.

2) Postanstalter, belägna intill rikets gränser, vilka hava karaktär av utväxlingspostanstalter i de internationella förbindelserna. Dessa anstalter hava arbetsuppgifter och ansvar av sådan art och omfattning, att särskild hänsyn härtill måste tagas vid klassificeringen.

Å andra sidan bör, liksom vid tidigare klassificeringar, hänsyn tagas därtill, att arbetsuppgifterna å vissa anstalter till väsentlig del äro av den speciella eller ensartade natur, att anstaltens poängtal icke utan vidare kan läggas till grund för anstaltens placering i klass. En avvikelse från de allmänna gränsdragningsreglerna kan i sådant fall vara motiverad.

Efter prövning i enlighet med nu angivna principer av frågan om *klassgränsdragningen* å den upprättade poängskalan föreslår kommittén beträffande postverket tillämpning, i den mån ej undantag i vissa fall anses böra ske, av följande gränstal för de olika klasserna:

Postkontor:

Överpostmästarklass	lägst 1,445 poäng,
klass 1 A	875—1,444 poäng (570 enheter),
› 1 B	375— 874 › (500 ›),
› 2	235— 374 › (140 ›),
› 3	160— 234 › (75 ›),
› 4	85— 159 › (75 ›),

Postexpeditioner:

klass 5	lägst 75 poäng,
› 6	55—74 › (20 enheter),
› 7	40—54 › (15 ›),
› 8	25—39 › (15 ›).

I särskilda tabeller, till vilka jag torde få hänvisa, har kommittén för varje postanstalt, som ingår i klassificeringen, angivit dess poängtal samt dess av kommittén föreslagna placering i klass.

Av tabellerna framgår att vissa anstalter hänförs till annan klass än den, vartill de enligt poängtalet borde hänföras. Kommittén framhåller, att, i den

mån så skett beträffande vissa postkontor i Stockholm och Göteborg, avvikel- sen i första hand ansetts påkallad därav, att postmästarna vid dessa postkon- tor icke hade de allsidiga arbetsuppgifter, som i allmänhet ålåg postmästare. Ifrågavarande postkontor saknade sålunda underlydande förvaltningsområ- den. Ej heller utginge från dem lokalbrevbärare. Ordnande av posttransporter och brevlådtömning ålåg dem i regel icke.

Beträffande kommitténs särskilda motivering av förslaget, i vad det avser de särskilda klasserna, torde jag under hänvisning i övrigt till handlingarna här endast behöva redogöra för kommitténs uttalanden rörande de fyra hög- sta klasserna (över 20:e lönegraden). Kommittén anför bland annat:

Överpostmästarklass. I föreliggande förslag har det undre gränstalet å poängskalan för denna klass satts till 1,445. Postkontoren Stockholm 16 och Stockholm 7 hava emellertid, oaktat deras poängtal överstiger sagda gränst- al, med hänsyn till arten av där förekommande arbete icke ansetts böra upp- flyttas till överpostmästarklass.

Under förhandlingarna med vederbörande personalorganisationer har från dessas sida framförts önskemål om att — utöver vad kommittén föreslagit — jämväl kontoren *Hälsingborg 1* (poäng 1,386) och *Norrköping 1* (poäng 1,268) skulle hänföras till överpostmästarklass.

Kommittén har funnit det vara fullt berättigat att vissa av de större post- kontoren i klass 1 A, där rörelsen undergått en väsentlig ökning, uppflyttas till överpostmästarklass. Å andra sidan torde man böra beakta, att även mellan de största nuvarande kontoren i klass 1 A — likväl med undantag av Stockholm 1 — och de nuvarande överpostmästarkontoren förefinnes en av- sevärd skillnad i storlekshänseende. Det synes därför nödvändigt att iakt- taga försiktighet vid uppflyttningen av nya kontor till ifrågavarande klass. Med hänsyn härtill och med beaktande jämväl av motsvarande förhållanden vid de övriga två verken har kommittén vid den slutliga prövningen av före- liggande fråga icke ansett sig kunna ifrågasätta ett lägre undre gränstal än det ovan angivna eller 1,445 poäng.

Klass 1 A. Beträffande postkontoren *Stockholm 16* och *Stockholm 7* hän- visas till vad under nästföregående klass anförts.

Postkontoret i *Visby* skulle enligt poängtalet (717) hänföras till klass 1 B. Postkontoret, vars postområde omfattar hela Gotland, intager emellertid på grund av sitt avskilda läge och de särskilt under sommaren varierande kom- munikationsförhållandena, förbindelser med olika hamnar å fastlandet m. m. en viss särställning. Postmästartjänsten där får betraktas som särskilt krä- vande och ställer höga fordringar på innehavarens kvalifikationer. Postkon- toret har därför ansetts böra bibehållas i klass 1 A.

Klass 1 B. *Postkontoret Stockholm 3* (Sveavägen 31) har ett poängtal, som överstiger det övre gränstalet för klass 1 B. Lokalförhållandena vid kon- toret äro emellertid för närvarande icke tillfredsställande, varför frågan om anskaffande av nya lokaler är aktuell. Då en flyttning kan komma att med- föra ändrade förhållanden beträffande poströrelsen vid kontoret, torde någon ändring i postkontorets placering i klass för närvarande icke böra företagas.

Poängtalerna för postkontoren i *Katrineholm* och *Trelleborg* ligga något under gränsen mellan klasserna 1 B och 2. Med hänsyn till att kontoret i Katrineholm är beläget vid en av de större järnvägsknutarna samt att post- kontoret i Trelleborg är utväxlingspostanstalt mot utlandet synas emellertid båda dessa kontor skäligen böra uppflyttas till klass 1 B.

Klass 2. *Stockholms tullpostkontor* anses fortfarande böra hänföras till

klass 2. Detta postkontor kan med där förekommande speciella arbetsuppgifter icke klassificeras enligt allmänna grunder.

Postkontoret i *Krylbo* skulle enligt poängtalet hänföras till klass 3. Med hänsyn till de särskilda arbetsuppgifter, som åvila postmästaren på grund av kontorets läge vid en betydande järnvägsknutpunkt, har detta emellertid ansetts böra uppflyttas till klass 2.

Kommittén har i en särskild tabell sammanställt de postanstalter, som enligt förslaget skulle undergå ändring i klass. Därvid har kommittén bortsett från några av generalpoststyrelsen jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndiganden beslutade höjningar inom de lägre klasserna, vilka vore avsedda att genomföras under år 1937. I sammandrag te sig kommitténs förslag och därav föranledda kostnadsförändringar (avlöningskillnaden mellan högsta löneklasserna utan tillägg eller avdrag) sålunda:

Uppflyttningar i klass.		Antal	Kostn. ökn. kr.
Från klass 1 A till överpostmästarklass		5	2,400
» » 1 B » 1 A.....		4	1,920
» » 2 » 1 B.....		6	5,496
» » 3 » 2		9	7,968
» » 4 » 2		1	1,308
» » 4 » 3		5	1,920
» » 6 » 5		2	2,610
» » 7 » 5		1	2,490
» » 7 » 6		16	15,750
		<u>Summa</u>	<u>41,862</u>
Nedflyttningar i klass		Antal	Kostn. minskn. kr.
Från klass 2 till 3		1	876
» » 3 » 4		4	1,506
» » 7 » 8		4	1,212
Förändring av en postexpedition av klass 8 till poststation		1	1,100
		<u>Summa</u>	<u>4,694</u>

Vid genomförande av kommittéförslaget skulle sålunda uppstå en årlig kostnadsökning av cirka 37,200 kronor.

Generalpoststyrelsen har icke särskilt yttrat sig i fråga om kommitténs förslag i förevarande delar.

Lönenämnden anför i sitt utlåtande:

Postkontoret i *Borås* har lönenämnden ansett icke böra uppflyttas till överpostmästarklassen, enär rörelsen vid detta postkontor är ensidigt betonad till följd av paketrörelsens starka utveckling. Beträffande postkontoret *Stockholm Ban* har lönenämnden av liknande skäl hyst viss tvekan, huruvida sagda postkontor borde hänföras till överpostmästarklassen. Med hänsyn till kontorets höga poängtal har nämnden likväl icke velat motsätta sig förslaget på denna punkt.

Vad angår klass 1 A, föreslår lönenämnden sådan ändring av förslaget, att postkontoren *Stockholm 4* och *Visby* hänföras till klass 1 B. Rörelsen vid

förstnämnda kontor, vars poängtal ligger förhållandevis nära undre gränsen för klass 1 A, är ensidigt utvecklade och har efter inrättandet av postkontoret Stockholm 15 sjunkit i betydande grad. Förändring av postkontorets klass synes därför icke böra ifrågakomma. Den av kommittén anförda motivering för postkontorets i Visby hänförelse till klass 1 A synes icke utgöra tillräcklig grund för bifall till förslaget i denna del, enär postkontoret enligt sitt poängtal kommer långt efter vissa kontor av klass 1 B, vilka enligt nämndens mening äro avgjort mera svårskötta. Att postkontoret i Visby vid 1936 års klassificering kom att hänföras till klass 1 A berodde tvevelsutän på, att kontorets poängtal då var förhållandevis högt, till följd av ett särskilt lågt ledningstal.

Till uppflyttning från klass 2 till klass 1 B har kommittén föreslagit bland andra postkontoren i Sala (416 poäng), Oskarshamn (378 poäng), Skara (376 poäng), Katrineholm (371 poäng) och Trelleborg (362 poäng). Lönenämnden anser, att postkontoren i Sala och Trelleborg böra uppflyttas, det förra med hänsyn till dess förhållandevis höga poängtal och det senare på grund av dess stora betydelse såsom utväxlingspostanstalt särskilt beträffande paketpost. Med hänsyn till den avsevärda skillnaden i poängtal mellan postkontoret i Sala å ena sidan och postkontoren i Oskarshamn och Skara å andra sidan och då de sistnämnda kontorens poängtal ligga så obetydligt över gränsen mellan de båda klasserna, böra dessa postkontor, enligt lönenämndens mening, kvarstanna i klass 2. Detsamma gäller postkontoret i Katrineholm, enär de arbetsuppgifter, som på grund av kontorets belägenhet vid järnvägsknutpunkt åvila postmästaren därstädes, synas lönenämnden numera icke vara av den art och omfattning, att de motivera kontorets hänförelse till högre klass än den, vartill dess poängsiffra i och för sig berättigar.

Postkontoren i Köping (237), Mora (237) och Krylbo (200), vilka för närvarande äro 3 klassens kontor och av kommittén placerats i klass 2, böra enligt lönenämndens mening kvarstanna i förstnämnda klass. Anledningen till, att lönenämnden sålunda vill draga den undre gränsen för klass 2 mellan Älmhult (239) och Köping, är den, att postkontoret i Älmhult, i olikhet mot de båda närmast efterföljande kontoren, måste anses vara för föreståndarens vidkommande minst lika krävande som Lysekil (239), vilket nu tillhör klass 2 och skäligen bör kvarstanna i klassen. I fråga om postkontoret i Krylbo får lönenämnden därutöver åberopa, vad nämnden nyss anfört i fråga om postkontoret i Katrineholm.

Ytterligare ett av de till uppflyttning från klass 3 till klass 2 föreslagna postkontoren, nämligen Äppelviken (261), bör skäligen kvarstanna i sin nuvarande klass. Postmästarens administrativa uppgifter vid detta kontor äro nämligen förhållandevis föga maktpåliggande. Postkontorets poängsiffra för faktorn I utgör sålunda allenast cirka 12 procent av hela poängtalet och är lägre än motsvarande poängsiffra för det stora flertalet av 3 klassens postkontor. Härtill kommer, att två under postkontoret tidigare lydande poststationer numera ombildats till mera självständiga postexpeditioner.

Vad angår de i klass 3 upptagna postkontoren vill nämnden icke underlåta att framhålla, att viss tvekan kan råda i fråga om postkontorets i Ragunda (160) uppflyttning till denna klass med hänsyn därtill, att dess poängtal, som ligger i omedelbar närhet av klassgränsen, kan antagas vara påverkat i höjande riktning av tillfälliga omständigheter (arbetena vid Krångede och Stadsforsens kraftstationer).

Postkontoret i Tyringe (76; klass 4) är icke av den storleksordning, att detsamma synes böra bibehållas såsom postkontor. Klassificerad såsom postexpedition skulle anstalten erhålla ett poängtal av 115 och sålunda hänföras

till klass 5. Då det icke synes behöva medföra mera avsevärda olägenheter att låta det närbelägna postkontoret i Hässleholm övertaga Tyringes uppgifter beträffande underlydande postanstalter, vill lönenämnden uttala sig för, att postkontoret i Tyringe omändras till postexpedition av klass 5.

I samband med frågan om gränsdragningen mellan postexpeditioner av klasserna 5 och 6 vill lönenämnden framhålla följande, som har betydelse även beträffande statens järnvägar. Skillnaden i poängtal mellan den sista postexpeditionen i klass 5 (76) och den första i klass 6 (73) är endast 3 poäng. För statens järnvägars vidkommande är enligt förslaget motsvarande skillnad praktiskt taget obefintlig, i det att de tre sista stationerna i klass 5 hava samma poängtal, nämligen 44 poäng, som de fem första i klass 6. Då därtill kommer, att vid såväl postverket som statens järnvägar stationsmästare av klass 5 äro hänförda till 16:e lönegraden, medan stationsmästare av klass 6 tillhöra 12:e lönegraden, är det uppenbart, att gränsdragningen mellan dessa båda anstaltsklasser är en fråga av synnerligen vansklighet och ömtålig natur. Därest de trafikanstalter, som nu tillhöra klasserna 5 och 6, varit uppdelade på tre skilda klasser med föreståndarbefattningarna hänförda exempelvis till 12:e, 14:e respektive 16:e lönegraden, hade gränsdragningen mellan dessa anstalter varit lättare att verkställa. Under förhandenvarande förhållanden anser sig likväl lönenämnden icke böra ifrågasätta någon avvikelse ifrån den av kommittén föreslagna gränsdragningen mellan dessa klasser.

Postmästareföreningen framhåller såsom anmärkningsvärt, att kommittén, trots sitt bestämda uttalande mot brytningsmetoden, föreslagit ett införande av denna metod genom begränsning av poängberäkningen för faktorn postgiromedel.

Föreningen anför härefter, att den icke hade något att erinra mot den av kommittén förordade metoden för gränsdragning mellan de olika postkontorsklasserna men att föreningen vore av den uppfattningen, att gränstalen nedåt särskilt för överpostmästarklass och klass 1 A äro för höga. Därest kommittén i detta fall, fortsätter föreningen, med hänsyn till förhållandena inom telegrafverket och statens järnvägar icke ansett sig kunna sträcka sig längre, syntes det föreningen som en billig fordran, att inga postkontor utan synnerligen tvingande skäl hänfördes till lägre klass än den, vartill deras poängtal berättigade dem. Likaså syntes det föreningen fullt skäligt, att vissa postkontor, där arbetets art motsvarade förhållandena i en högre klass än den, i vilken de föreslagits, hänfördes till den högre klassen, ehuru poängtalet icke vore fullt tillräckligt härför.

Föreningen framlägger härefter förslag om att vissa närmare angivna postkontor måtte placeras i högre klass än som av kommittén föreslagits. Rörande motiveringen härför torde jag få hänvisa till handlingarna.

Under åberopande av vad föreningen anfört hemställer föreningen, att vissa postkontor måtte uppflyttas i högre klass, nämligen postkontoret Hälsingborg 1 till överpostmästarklass, postkontoret Stockholm 3 till klass 1 A, postkontoret i Växjö till klass 1 A, postkontoret Stockholm 19 till klass 1 B, postkontoret Stockholm 17 till klass 2, postkontoret i Strömsund till klass 2 samt postkontoren Göteborg 4 och Göteborg 11 till klass 3, ävensom att postkontoret i Strängnäs bibehålles i klass 2.

Posttjänstemännens förening har — under erinran om att förslaget för postverkets vidkommande innebär en uppflyttning i klass av 30 och nedflyttning av 5 postkontor — till en början anfört, att även om detta resultat av postpersonalen livligt uppskattades såsom innebärande en rättvisare värdesättning än tidigare av postmästarnas arbetsuppgifter, så måste detsamma dock, mot bakgrunden av den stora ökning poströrelsen företett och alltjämt uppvisade, enligt föreningens mening betraktas såsom blygsamt. Föreningen uttalar, att den med tillfredsställelse konstaterar, att det tidigare tillämpade systemet med anlitande vid klassificeringsberäkningarna av det s. k. ledningstalet övergivits i förslaget.

Vad i övrigt angår de principer, som legat till grund för klassificeringsförslaget, anför föreningen:

Föreningen kan icke undgå att finna det inkonsekvent, att kommittén efter att först hava uttalat sig emot systemet med brutna enhetstal dock använt sig av en liknande metod, då det gällt att begränsa den inverkan, som postgiromedlen utöva på ett postkontors sammanlagda poängsumma.

Vidare synes det föreningen, att de av kommittén tillämpade klassificeringsgrunderna borde hava medfört, att åtminstone vissa av de postkontor, vilkas poängtal överskrider det övre gränstalet för den postkontorsklass, de tillförts, placerats i den högre klassen. Föreningen vill i sådant hänseende speciellt framhålla postkontoren Stockholm 19, Stockholm 16, Stockholm 3, Göteborg 4 och Göteborg 11, och föreningen föranledes så mycket mera att därvid fästa uppmärksamheten på postkontorets Göteborg 4 placering i klass, som postkontoret Stockholm 14 med en enhet lägre poängtal hänförs till högre klass än postkontoret Göteborg 4.

Under uttalande att föreningen vore beredd att i det väsentliga giva det av kommittén framlagda förslaget sin anslutning, hemställer föreningen dels om ändrad gränsdragning mellan de högsta postkontorsklasserna, dels ock om en högre placering i klass av vissa enstaka postkontor. I anslutning härtill anför föreningen, att olika meningar givetvis kunde göras gällande i fråga om den av kommittén föreslagna gränsdragningen, då densamma vilade på övervägande subjektiv grund. Enligt föreningens uppfattning, baserad på kännedom om det inbördes förhållandet mellan olika postanstalter samt det arbete och ansvar, som åvilade olika postkontors föreståndare, borde emellertid gränsen mellan postkontoren av överpostmästarklass och klass 1 A sättas lägre än som ifrågasatts, förslagsvis vid 1,375 poäng. En sådan gränsdragning syntes föreningen mera naturlig än den av kommittén upptagna. Därigenom skulle postkontoren Hälsingborg 1 och Växjö komma att hänföras till överpostmästarklassen respektive klass 1 A. Beträffande gränsdragningen i övrigt mellan postkontorsklasserna hade föreningen icke något att erinra. Föreningen har vidare föreslagit vissa uppflyttningar i klass av enstaka postanstalter. Beträffande motiveringen för de av föreningen framställda förslagen torde jag få hänvisa till handlingarna.

Föreningen slutar sin skrivelse med en hemställan, att — utöver de av klassificeringskommittén föreslagna höjningarna i klass — följande post-

anstalter måtte hänföras till de postkontorsklasser, som här angivas, nämligen:

till överpostmästarklassen	postkontoret	Hälsingborg 1,
» klass 1 A.....	»	i Växjö,
» » 1 B.....	»	Stockholm 19,
» » 2	postkontoren i	Strömsund och Strängnäs
» » 3	postkontoret i	Färjestaden
» » 4	postexpeditionerna	Stockholm 13 och Hälsingborg 2.

*Departementis-
chefen.*

Vad till en början beträffar de av klassificeringskommittén tillämpade beräkningsgrunderna för bestämmande av poängtalerna för de skilda postanstalterna, torde desamma få anses godtagbara.

Överpostmästarklassen, som för närvarande endast omfattar postkontoren Göteborg 1 och Malmö 1, skulle enligt kommitténs förslag utökas med postkontoren Stockholm 1 (poäng 6,465), Stockholm Ban (2,325), Örebro 1 (1,642), Uppsala 1 (1,577) och Borås 1 (1,445), vilka samtliga för närvarande tillhöra klass 1 A. Enär jag, på sätt jag tidigare framhållit, icke anser mig böra föreslå någon utökning av antalet av de till ifrågakommande klass hörande anstalterna, vill jag förorda, att nämnda fem anstalter alltjämt hänföras till klass 1 A.

I fråga om klass 1 A (875—1,444) innebär kommitténs förslag en uppflyttning dit från klass 1 B av postkontoren Stockholm 7 (1,447), Stockholm 6 (1,101), Stockholm 5 (998) och Stockholm 4 (910), varjämte förslaget innefattar, att postkontoret i Visby, som med ett poängtal av 717 enligt klassindelningen borde sänkas från klass 1 A till 1 B, skulle bibehållas i klass 1 A. Lönenämnden anser, att Stockholm 4 och Visby böra hänföras till klass 1 B. Av personalorganisationerna göres gällande, att såväl Stockholm 3 (1,071) som Växjö (873) böra uppflyttas från klass 1 B till 1 A.

I likhet med lönenämnden anser jag, att postkontoret Stockholm 4 bör kvarstå i klass 1 B. Likaledes finner jag särskilda skäl föreligga att, i enlighet med kommitténs förslag, bibehålla postkontoret i Visby i klass 1 A. De av kommittén anförda skälen mot en uppflyttning av Stockholm 3 från klass 1 B till klass 1 A synas mig med hänsyn till kontorets poängställning icke utgöra hinder för kontorets uppflyttning till klass 1 A. Jag tillstyrker alltså sådan uppflyttning. I övrigt har kommitténs förslag icke givit mig anledning till erinran.

Vad jag sålunda förordat innebär, att antalet överpostmästare skulle bibehållas vid 2 och att antalet postmästare av klass 1 A, vilket för närvarande utgör 19, skulle ökas med 4 till 23.

Vad därefter angår postkontoren av klass 1 B (375—874), vilkas antal nu uppgår till 39, har jag nyss tillstyrkt en uppflyttning av 4 kontor till klass 1 A. Kommitténs förslag innebär därutöver en uppflyttning från klass 2 av kontoren i Värnamo (486), Sala (416), Oskarshamn (378), Skara (376), Ka-

trineholm (371) och Trelleborg (362); de båda sistnämnda kontoren, vilkas poängtal understiga den nedre gränsen för klassen, anser kommittén böra uppflyttas med hänsyn till deras speciella karaktär. I likhet med lönenämnden finner jag en uppflyttning böra begränsas till kontoren i Värnamo, Sala och Trelleborg och anser mig alltså icke heller kunna förordade ett av personalorganisationerna framfört förslag om uppflyttning av postkontoret Stockholm 19 (533) från klass 2 till 1 B. Antalet anstalter i klass 1 B skulle i enlighet härmed ökas med 3. På grund av förberörda uppflyttning av 4 kontor till klass 1 A, skulle alltså klass 1 B komma att omfatta $(39 - 4 + 3)$ 38 anstalter.

Till klass 2 äro för närvarande hänförda 53 postkontor. Av dessa skulle enligt mitt förslag 3 uppflyttas till klass 1 B. Kommittén föreslår uppflyttning till klass 2 (235—374) av postkontoret Göteborg 2 (326) från klass 4 och postkontoren i Äppelviken (261), Storuman (259), Åsele (250), Arvidsjaur (249), Malung (245), Älmhult (239), Köping (237), Mora (237) och Krylbo (200) från klass 3, det sistnämnda med hänsyn till ortens karaktär av järnvägsknutpunkt. Postkontoret i Strängnäs (233) skulle enligt kommitténs förslag nedflyttas från klass 2 till klass 3. Personalorganisationerna påyrka bibehållande av Strängnäs i klass 2 samt uppflyttning av Stockholm 17 (270) och Strömsund (231) från klass 3 till klass 2. I likhet med lönenämnden anser jag mig böra biträda kommitténs förslag med undantag för postkontoren i Äppelviken, Köping, Mora och Krylbo, vilka torde böra bibehållas i klass 3. Jag tillstyrker alltså uppflyttning till klass 2 av 6 anstalter och nedflyttning från klass 2 till klass 3 av postkontoret i Strängnäs. Antalet postkontor i klass 2 skulle sålunda bliva $(53 - 3 + 6 - 1)$ 55, innebärande en nettoökning med 2.

Vad beträffar anstalterna i klass 3 och lägre klasser, vilkas föreståndare äro placerade i högst 20:e lönegraden, torde jag i detta sammanhang kunna begränsa mig till ett förordande i huvudsak av kommitténs förslag. Vad lönenämnden anfört beträffande ett par av ifrågavarande anstalter torde få tagas i övervägande vid fastställandet av personalstaten för postverket. Enligt kommitténs förslag skulle till klass 3 hänföras 65 anstalter — inberäknat de 4 anstalter, vilkas uppflyttning till klass 2 jag avstyrkt — mot för närvarande 68 samt till klass 4 53 anstalter mot för närvarande 55. I de lägre klasserna påverkas antalet jämväl av de ändringar, som beslutats av Kungl. Maj:t i de senast fastställda personalstaterna, och från dessa torde här kunna bortses.

Vid bifall till vad jag här förordat skulle alltså antalet överpostmästare (lönegrad 26) bibehållas vid 2 samt antalet postmästare av klass 1 A (lönegrad 25) ökas med 4 till 23, av klass 1 B (lönegrad 24) minskas med 1 till 38 och av klass 2 (lönegrad 22) ökas med 2 till 55.

Telegrafverket.

Förevarande förslag till klassificering av telegrafverkets trafikanstalter omfattar verkets *centralstationer*, vilka äro indelade i följande grupper:

Station av klass 1 A.			
»	»	»	1 B.
»	»	»	2.
»	»	»	3.
»	»	»	4.
»	»	»	5.
»	»	»	6.

Föreståndarna för stationer av klass 1 A intaga samma löneställning som överpostmästare vid postverket och överinspektorer vid statens järnvägar (26:e lönegraden). Någon motsvarighet till stationsklassen 1 A vid sistnämnda båda verk, med föreståndare i 25:e lönegraden, förekommer icke vid telegrafverket.

Till en början har kommittén lämnat följande redogörelse beträffande de till centralstationerna hörande understationerna och deras arbetsuppgifter m. m.

Filialtelegrafstationerna intaga beträffande allmänhetens betjäning fullständigt samma ställning som den överordnade centralstationen, men deras trafik förmedlas i regel av centralstationen. Filialtelegrafstationerna förestås vanligen av förste telegrafexpeditörer.

Växeltelefonstationerna (växelstationer) äro av tre slag:

a) De ur trafiksynpunkt viktigaste förestås av rikstelefonister, landstelefonister eller lokaltelefonister, vilka utöver avlöningen åtnjuta visst arvode enligt avlöningsreglementets 37 §. Även den biträdande personalen på dessa stationer innehar tjänstemannaställning.

b) Övriga växelstationer med minst 35 abonnenter hava kontraktsanställda föreståndare. Föreståndaren har att själv anställa och avlöna erforderliga biträden. Föreståndaren antages av trafikdirektören. Någon direkt motsvarighet till den vid postverket förekommande klassindelningen av poststationerna förekommer icke här. Utöver förmånen av fri bostad samt ett fast årligt arvode, vilket icke är i gällande bestämmelser fastställt i vidare mån än att visst minimibelopp stadgats, erhåller föreståndaren i allmänhet ett belopp, motsvarande 12 kr. per abonnent och år.

c) Växelstationer med ett abonnentantal understigande 35 förestås av en av abonnenterna själva anställd och avlönad person, vilken dock därjämte från telegrafverket åtnjuter vissa förmåner i form av särskilda ersättningar. Biträde anställes av föreståndaren.

Växelstationerna under gruppen a) äro alltid förenade med *telegramexpedition*, vilket innebär att stationen expedierar såväl avgående som ankommande telegram, dock i allmänhet med viss inskränkning i fråga om telegram på främmande språk. Stationerna under b) och c) kunna även vara förenade med telegramexpedition. Vid växelstation, som ej är förenad med telegramexpedition, kunna telegram dock inlämnas genom telefoning till centralstationen från växelstationens allmänna samtalsapparat.

Vid växelstationerna sker uppbörd av avgifter för telefonsamtal (hyttsamtal) och telegram. Redovisningen sker till den överordnade centralstationen. Någon självständig redovisning från växelstationerna direkt till telegrafstyrelsen äger ej rum och numera förekommer ej heller vid växelstationerna någon uppbörd av abonnemangsvgifter.

Understationernas trafik övervakas genom centralstationen, som tillika

bestämmer dirigering av samtalen samt meddelar erforderliga föreskrifter om bokföring och journalisering.

De minsta understationerna benämnas *fristående samtalsstationer*. Dylik station består av en enda telefonapparat med ledning till en eller flera andra stationer. De äro att betrakta såsom ödebygdsstationer och förekomma så gott som uteslutande i avlägset belägna mindre byar i Norrland och Dalarna samt på öar i skärgårdarna. För samtal från dylik station upptages viss apparatavgift, vartill kommer periodavgift i den mån sådan utgår å vederbörande ledning.

För skötseln av en dylik station utbetalar telegrafstyrelsen till föreståndaren ersättning i regel endast i form av andel (vanligen hälften) av inflytande apparatavgifter.

Enligt föreliggande förslag sker uppbyggandet av den för telegrafstationernas klassificering erforderliga poängskalan med tillämpning av följande grunder:

Grupp A: Befäl och inspektion.

Faktor 1. Personalen.

a) 1 poäng för varje enhet biträdande personal vid centralstationen och vid underlydande stationer med personal i tjänstemannaställning,

b) 1 poäng för varje kontraktsanställd föreståndare för station med 35—99 abonnenter samt därutöver $\frac{1}{2}$ poäng för varje påbörjat 100-tal abonnenter vid sådan station,

c) $\frac{1}{4}$ poäng för varje föreståndare för av abonnenterna bekostad växelstation och fristående samtalsstation ävensom för varje inom underhållsområdet anställd linjevakt.

Faktor 2. Understationer.

$\frac{1}{3}$ poäng för varje växelstation (de fristående samtalsstationerna medräknas ej i denna faktor).

Grupp B: Trafikarbetet.

Faktor 3. Telegraftrafiken.

1 poäng för varje 4,000-tal telegrafexpeditioner.

Faktor 4. Rikstrafiken.

1 poäng för varje 8,000-tal riksexpeditioner.

Faktor 5. Lokal- och landstrafiken.

1 poäng för varje 60,000-tal lokal- och landsexpeditioner.

Faktor 6. Taxeområden.

5 poäng för varje taxeområde inom redovisningsområdet utöver centralstationens eget.

Faktor 7. Nattjänst.

5 poäng för varje central- och telefonistväxelstation inom redovisningsområdet, vid vilken hel nattjänst är anordnad;

2 poäng för varje annan växelstation inom nämnda område, vid vilken hel nattjänst är anordnad.

Grupp C: Abonnemangs- och licensrörelsen.

Faktor 8. Telefonabonnemangsrörelsen.

1 poäng för varje 40-tal abonnenter inom redovisningsområdet.

Faktor 9. Radiolicensrörelsen.

1 poäng för varje 400-tal licenser inom redovisningsområdet.

Grupp D: Nyanläggnings- och underhållsarbetet.

Faktor 10. Anläggning och underhåll.

a) då stationsföreståndaren tillika är föreståndare för underhållsområde:
1 poäng för varje 60-tal apparater vid den egna centralstationen samt 1

poäng för varje 50-tal apparater vid övriga (central- och växel-) stationer inom underhållsområdet.

b) då stationsföreståndaren icke är underhållsområdesföreståndare men inför allmänheten företräder denne: hälften av under a) angivna poängtal.

Faktor 11. Arbetsorder.

1 poäng för varje 50-tal utfärdade arbetsorder.

Grupp E: Uppbörds- och räkenskapsväsendet.

Faktor 12. Uppbörd och räkenskapsväsen.

1 poäng för varje 5,000-tal kronor uppbörd.

Kommittén framhåller, att de föreslagna faktorerna i stort sett äro desamma, vartill hänsyn tagits vid närmast föregående klassificeringar, och lämnar i fortsättningen en närmare redogörelse för poängberäkningen.

I fråga om *klassgränsdragningen* å den upprättade poängskalan har kommittén som utgångspunkt tagit de minsta stationerna. Därvid hava emellertid två stationer, vilkas poängtal mera avsevärt understiger 100, nämligen *Oxelösund* (59 poäng) och *Mariefred* (82 poäng), lämnats ur räkningen, emedan de, enligt vad kommittén inhämtat, såsom varande för små förvaltningsenheter vore avsedda att indragas, då lämpligt tillfälle därtill erbjöde sig. Även *Kopparberg* (92 poäng) hade ansetts väl liten såsom självständig förvaltningsenhet, men särskilda förhållanden torde enligt kommittén nödvändiggöra denna stations bibehållande tillsvidare såsom centralstation.

Med hänsyn härtill har kommittén funnit undre gränsen för stationer i lägsta klass (klass 6) böra sättas till 100.

Kommittén framhåller härefter, att, på sätt vid föregående klassificeringar skett, det jämväl nu syntes nödvändigt att beträffande vissa stationer taga hänsyn till där föreliggande särskilda förhållanden, vilka icke komme till uttryck vid poängsättningen. Bortsett från dessa fall skulle poänglatituderna för de skilda stationsklasserna enligt föreliggande förslag utgöra:

klass 1 A	lägst 981 poäng,
» 1 B.....	531—980 poäng (450 enheter),
» 2	371—530 » (160 »),
» 3	261—370 » (110 »),
» 4	181—260 » (80 »),
» 5	131—180 » (50 »),
» 6	100—130 » (30 »).

I särskilda tabeller, till vilka jag torde få hänvisa, har kommittén angivit för varje i klassificeringen ingående telegrafstation, dess poängtal samt dess av kommittén föreslagna placering i klass.

Vidare torde under hänvisning i övrigt till handlingarna i detta sammanhang endast behöva redogöras för kommitténs motivering av förslaget, i vad det avser de tre högsta klasserna (över 20:e lönegraden). Kommittén anför härom:

Klass 1 A. Det undre gränstalet för denna klass har enligt föreliggande förslag angivits till 981. Från personalens sida har emellertid yrkats, att sagda gränstal skulle bestämmas till 901, varigenom jämväl *Ystads* och *Lunds* telegrafstationer (927 resp. 903 poäng) skulle komma att bliva uppflyttade.

Verkställd utredning giver vid handen, att därest till grund för bedömande av föreliggande fråga enbart lägges en jämförelse mellan de trafiktal, som tidigare vid telegrafverket föranlett viss stations placering i klass 1 A, samt de sistnämnda två stationernas nuvarande trafikrörelse, skäl för den begärda placeringen icke saknas. Emellertid torde man icke kunna helt bortse från, att vid telegrafverket — sett i jämförelse med de övriga två verken — ett proportionsvis stort antal stationer vunnit placering i klass 1 A (26:e lönegraden motsvarande överpostmästare och överinspektör). Orsaken härtill lär i första hand kunna tillskrivas den omständigheten, att vid telegrafverket i jämförelsevis hög grad en koncentration skett till stora förvaltningsområden, medförande en minskning av antalet centralstationer. En bidragande orsak till berörda olikheter mellan verken i fråga om antalet anstalter, hänförliga till den högsta i klassificeringen ingående föreståndargraden, synes dock vara att söka i de skiljaktigheter i föreståndarnas lönegradsplaceringar, som förefinnas. I beaktande härav har kommittén efter en i möjligaste mån noggrann jämförelse verken emellan, icke ansett sig kunna ifrågasätta ett lägre gränstal för klass 1 A vid telegrafverket än det nu föreslagna eller 981 poäng.

Klass 1 B. Till klass 1 B har enligt förslaget hänförligt *Luleå* telegrafstation, oaktat dess poängtal (526) understiger det undre gränstalet för denna klass. Vid beräkningen har stationen emellertid upptagits utan det procentuella tillskott av 10 %/o, som vid föregående klassificeringar påförts denna station med hänsyn till de särskilda krav, som föreståndartjänsten därstädes ställer på innehavarens förmåga att snabbt och ändamålsenligt ordna trafikarbetet för övre Norrland vid uppkommande störningar och linjefel å de normala förbindelserna söderut. Med tillägg av dessa 10 %/o skulle poängtalet utgöra 579. Stationen har därför ansetts böra bibehållas i klass 1 B.

Klass 2. Från personalens sida har påyrkats, att det undre gränstalet för klass 2 skulle bestämmas till 351, vilket skulle medföra uppflyttning i denna klass av *Kramfors* och *Trollhättans* stationer. Kommittén har emellertid icke funnit skäl frånga sitt förslag i denna del.

Av följande sammanställning framgår innebörden av kommitténs uppflyttningsförslag och de härav föranledda kostnaderna (avlöningskillnaden mellan högsta löneklasserna utan tillägg eller avdrag):

Uppflyttningar i klass.			Antal	Kostn. ökn. kr.
Från klass 1 B till 1 A.....				
» » 2 » 1 B.....			5	4,608
» » 3 » 2.....			2	1,728
» » 4 » 3.....			1	366
			Summa	10,542

Telegrafstyrelsen har icke något att erinra mot kommitténs förslag.

Lönenämnden anför i sitt utlåtande:

Vid telegrafverket motsvara trafikanstalterna av klass 1 A i fråga om föreståndarens lönegradsplacering (26:e lönegraden) överpostmästarklassen respektive överinspektorsklassen vid de båda andra trafikverken, där föreståndarbefattningarna för anstalter av klass 1 A tillhöra 25:e lönegraden. Vid alla tre verken äro föreståndarna för anstalterna i klass 1 B hänförliga till 24:e lönegraden. Uppflyttning av en trafikanstalt från klass 1 B till klass 1 A innebär sålunda för telegrafverkets vidkommande en mera betydande

lönegradsförbättring för anstaltsföreståndaren än motsvarande åtgärd vid något av de andra båda verken. Detta förhållande synes icke, eller åtminstone icke i tillräcklig grad hava tillmätts betydelse vid avvägningen av poänglatitudernas progressiva ökning med stigande klass. Med hänsyn härtill och till poängtalen för telegrafstationerna i gränsområdet mellan klasserna 1 A och 1 B har lönenämnden funnit mest naturligt, att gränsen mellan nämnda klasser vid telegrafverket drages vid 1,100 poäng. Därvid skulle telegrafstationen i Jönköping (1,117) komma att uppflyttas till klass 1 A, medan de av kommittén till uppflyttning i sagda klass föreslagna stationerna i *Karlstad* (1,031), *Kristianstad* (1,024) och *Kalmar* (997) skulle kvarbliva i klass 1 B.

Lönenämnden föreslår vidare, att den undre gränsen för klass 2 sättes till 380 poäng, vilket innebär, att stationerna i *Hultsfred* och *Motala* fortfarande tillhöra sin nuvarande klass 3. Även om gränsen mellan klasserna 2 och 3 bestämdes enligt kommitténs förslag, vore det enligt lönenämndens mening befogat, att nämnda stationer tillsvidare bibehållas i klass 3, enär varderas poängtal med allenast 4 respektive 1 poäng överstiger det av kommittén föreslagna gränstalet.

Lönenämnden ifrågasätter i övrigt ingen annan avvikelse från kommitténs klassindelning av telegrafstationerna än den, att stationen i *Alingsås* uppflyttas i klass 3, vartill dess poängtal mer än väl berättigar. Den av kommittén anförda motiveringen för stationens bibehållande i klass 4, nämligen att dess nyligen tillsatta kvinnliga telegrafkommissarie sannolikt skulle bliva undanträngd från sin tjänst, om stationen höjdes i klass, synes icke böra tillmätas avgörande betydelse, då det gäller klassindelning av telegrafstationerna.

Svenska telegraftjänstemännens förening anser, att det icke vore förenligt med rättvisa och billighet att draga den övre gränsen för klass 1 B vid poängtalet 981, varigenom stationerna i *Ystad* (poängtal 927) och *Lund* (903) skulle komma att kvarstå i nämnda klass. Föreningen föreslår vidare, att undre gränsen för klass 2 sättes till 351 poäng och för klass 3 till 250. Under hänvisning till att telegrafstyrelsen i skrivelse den 11 september 1935 föreslagit inrättande av befattningen övertelegrafkommissarie ville föreningen i detta sammanhang ånyo framföra kravet på införande av nämnda befattning, vilken skulle avses för de största stationerna. Föreningen hemställer, att stationerna i *Ystad* och *Lund* hänföras till klass 1 A, stationerna i *Kramfors* (352) och *Trollhättan* (351) till klass 2 och stationen i *Vilhelmina* (251) till klass 3.

Kvinnliga telegrafpersonalens förening har för sin del intet att erinra mot kommitténs förslag.

*Departement-
chejen.*

Mot den av klassificeringskommittén verkställda poängberäkningen för telegrafanstalterna torde i huvudsak intet vara att erinra.

Lönenämnden har i fråga om gränsdragningen mellan de skilda klasserna föreslagit, bland annat, uppflyttning av undre gränsen för klass 1 A från 981 till 1,100. I enlighet med den ståndpunkt, åt vilken jag givit uttryck, i fråga om postkontor av överpostmästarklass, anser jag mig icke böra förorda någon förändring beträffande anstalterna av klass 1 A, och frågan om en gränsdragning mellan nämnda klass och klass 1 B finner jag därför kunna

uppskjutas för att behandlas i samband med övriga spörsmål om de till klass 1 A hänförliga anstalterna.

Då jag alltså icke kan biträda klassificeringskommitténs förslag om uppflyttning till klass 1 A av stationerna i Jönköping, Karlstad, Kristianstad och Kalmar och ej heller tjänstemannaföreningens framställning om enahanda uppflyttning av stationerna i Ystad och Lund, skulle vid bifall till mitt förslag antalet anstalter i klass 1 A bibehållas vid 12.

Mot klassificeringskommitténs förslag om uppflyttning från klass 2 till klass 1 B (531—980) av stationerna i Vänersborg (584), Filipstad (562), Härnösand (559), Sala (557) och Hudiksvall (550) samt om bibehållande av stationen i Luleå (526) i klass 1 B, ehuru poängtalet i och för sig skulle föranleda sänkning av stationen till klass 2, hava några erinringar icke framställts i yttrandena. Även jag anser mig böra giva kommittéförslaget min anslutning. Antalet anstalter i förevarande klass, nu 19, skulle sålunda ökas med 5 till 24.

Vad därefter beträffar klass 2 har lönenämnden förordat en höjning av den undre poänggränsen från 371 till 380, varigenom stationerna i Hultsfred (375) och Motala (372), vilka för närvarande äro placerade i klass 3 men av kommittén uppflyttats till klass 2, skulle bibehållas i klass 3; oavsett gränsdragningen anser lönenämnden dessa stationers placering i klass 3 befogad med hänsyn till att deras poängtal i så ringa grad överstiger det av kommittén förordade gränstalet 370. Då det lägsta poängtalet för nuvarande stationer i klass 2 är 382 eller 7 poäng över Hultsfred, medan det högsta förekommande poängtalet inom klass 3 enligt kommitténs förslag är 352 eller 20 poäng under Motala, synes mig kommitténs förslag till gränsdragning mellan klasserna 2 och 3 hava fog för sig. Jag anser mig därför i denna del böra biträda kommittéförslaget. Däremot kan jag icke tillstyrka tjänstemannaföreningens förslag om uppflyttning till klass 2 av stationerna i Kramfors (352) och Trollhättan (351). Antalet anstalter i klass 2, nu 23, skulle alltså, vid bifall till mitt förslag, dels minskas med 5, motsvarande de till uppflyttning i klass 1 B föreslagna, och dels ökas med 2, vadan antalet sålunda skulle bli 20.

Vad slutligen angår klass 3 och lägre klasser innebär kommittéförslaget — fränsett nyssnämnda uppflyttning — endast en ändring, nämligen uppflyttning av stationen Värnamo (277) från klass 4 till klass 3. Lönenämnden har därjämte förordat enahanda uppflyttning av Alingsås (305). För min del kan jag giva båda dessa förslag min anslutning men torde få återkomma härtill i samband med personalstaten för befattningar i lönegrad 20 och lägre grader.

Vid bifall till vad jag sålunda i skilda avseenden föreslagit skulle, såvitt avser lönegrader över den 20:e, antalet telegrafkommissariebefattningar i klass 1 A (lönegrad 26) bibehållas vid 12, antalet befattningar i klass 1 B (lönegrad 24) ökas från 19 till 24 och antalet befattningar i klass 2 (lönegrad 22) minskas från 23 till 20.

Statens järnvägar.

Vid statens järnvägar förekomma följande slag av trafikanstalter, nämligen: stationer, trafikplatser, hållplatser, lastplatser samt håll- och lastplatser.

Endast *stationerna* äro föremål för klassificeringen. Dessa utgöras av följande grupper:

Järnvägsstation av överinspektorsklass.

- » » klass 1 A.
- » » » 1 B.
- » » » 2.
- » » » 3.
- » » » 4 A.
- » » » 5 (4 B).
- » » » 6.
- » » » 7.

Kommittén redogör till en början för de olika trafikanstalternas arbetsuppgifter m. m. och anför i dylikt hänseende:

Den huvudsakliga skillnaden mellan de olika stationsklasserna är att hänföra till omfattningen av det å stationerna förekommande trafikarbetet. Stationer av klass 4 A och högre samt stationer av klass 4 B förestås av stationsinspektorer och stationer av klass 5, 6 och 7 av stationsmästare. Någon formell skillnad i avseende å befogenheter för dessa stationsföreståndare av olika kategorier förefinnes icke. Samtliga äro i förhållande till varandra fullt självständiga.

Beträffande stationer av klass 4 B och 7 må anmärkas, att dessa stationer i mån av föreståndarnas avgång äro avsedda att utbytas mot stationer av klass 5 respektive trafikplatser. I förslaget hava med hänsyn härtill inga stationer upptagits i dessa klasser.

Skillnaden mellan *trafikplatser* och stationer består huvudsakligen i omfattningen av trafikarbetet. Trafikplatserna förestås i regel av kontorist (8:e lönegraden), om platsen är s. k. tvåbemannad, och av trafikbiträde (6:e lönegraden), om platsen är s. k. enbemannad, mera sällan av stationskarl (5:e lönegraden). Trafikplatsföreståndarna intaga en fullt självständig ställning i förhållande till stationsföreståndarna.

Vid *hållplatserna* göra tåg uppehåll för resandes på- och avstigning, varjämte en del hållplatser äro öppna för stycke godsstrafik. Hållplats, som icke är försedd med sidospår, förestås i regel av en (kvinnlig) platsvakt men kan även vara obemannad.

Lastplatserna äro försedda med sidospår och hållas öppna antingen för vagnslasttrafik eller för såväl stycke gods- som vagnslasttrafik. Vid lastplatserna förekommer däremot ingen resandetrafik. Lastplatserna förestås, i de fall där de äro bemannade, av (kvinnlig) platsvakt eller ibland av banvakt.

Håll- och lastplatserna utgöra en kombination av hållplats och lastplats.

Hållplatser, lastplatser samt håll- och lastplatser sortera under stationsföreståndare vid närbelägen station.

Stationer och trafikplatser hava oinskränkt befogenhet att expediera resande och gods i inländsk trafik och äro självständiga redovisningsställen. Vid en del stationer kunna resande och gods expedieras direkt i samtrafik även med utlandet. Dylika stationer tillhöra, åtminstone sådana med trafik på andra länder än Danmark och Norge, på grund av sin storlek i regel lägst

klass 4 A, ehuru något hinder icke föreligger för att även stationer, som förestås av stationsmästare, kunna erhålla ifrågavarande befogenhet. En stations intagande i direkt samtrafik med utlandet sker nämligen uteslutande med hänsyn till förekommande trafikutbyte med respektive länder. Godsändningar i utländsk trafik till och från stationer och trafikplatser, som icke äro intagna i direkt samtrafik med utlandet, omexpedieras på respektive gränsstationer och biljetter försäljas till lämplig station, där direkt biljett kan erhållas.

Från hållplatser samt håll- och lastplatser är expedieringen av resande och resgods i regel ordnad på följande sätt: Personbiljetter försäljas till vissa direkt angivna, merendels närbelägna stationer, dit jämväl i de flesta fall resgods kan expedieras. Om resande önskar färdas längre, måste omköp av biljett äga rum vid sådan station, varjämte ompollettering av resgods där måste äga rum, om godset skall vidarebefordras. In- och utlämning av paketgods samt il- och fraktstyckegods kan ske vid lastplats samt håll- och lastplats ävensom vid vissa hållplatser. Expedieringen sker i regel genom förmedling av närbelägna stationer, vilka fungera såsom huvudstationer. I den mån inbetalningen av frakt- och andra avgifter samt efterkravsbelopp icke sker vid platsen, skall den verkställas vid huvudstationerna, vilka alltid hava att fastställa fraktseloppen och uppräta redovisning för den underlydande platsens trafik.

Beträffande statens järnvägar föreslår kommittén, att den för klassificeringen grundläggande poängskalan skall uppbyggas med hänsynstagande till i det följande angivna faktorer.

Värdesättningen av de olika faktorerna har, i den mån så varit möjligt, skett med hänsyn till det arbete de förorsaka, d. v. s. värdetalen (poängtal) avse att beträffande varje faktor giva ett i förhållande till övriga faktorer relativt riktigt siffermässigt uttryck för omfattningen av motsvarande arbete på expedition, i magasin, å bangård etc. För sådant ändamål hava i vissa fall tidsstudier ägt rum och fått utgöra grundval vid poängsättningen.

Av faktorer, som i ena eller andra avseendet ingå i nuvarande klassificeringssystem, hava följande uteslutits i kommitténs förslag, nämligen upp- börd, antal telegram, tillägg för nattjänst och tillägg för inspektionsarbete.

Beträffande uppbörderna har enligt vad kommittén framhåller själva arbetet därmed fått sitt uttryck i de värdetal, som fastställts för olika slag av biljetter och godsexpeditioner.

Beträffande värderingen av de i föreliggande förslag använda faktorerna torde här få återgivas huvuddragen av förslaget:

A. Säkerhetstjänst.

1. Antal tåg i medeltal per dag.

	P o ä n g	
	Enkel- spår	Dubbel- spår
Ur säkerhetssynpunkt bevakade:		
för vilka tåganmälningskyldighet föreligger	1	1/2
för vilka tåganmälningskyldighet icke föreligger	1/2	1/4
Ur säkerhetssynpunkt obevakade:		
med stationspersonal i tjänstgöring (dock icke enbart som vägvakt)	1/4	1/4

Vid station, som utgör gräns mellan enkel- och dubbelspår, beräknas antalet tåg som om stationen låge vid enkelspår.

Vid säkerhetstjänstens värdering göras följande tillägg:

a. Frånvaro av växelförregling helt.....	50 %
» » » delvis.....	25 %
b. Ordregivningsskyldighet enligt Säkerhetsordningen	10 %
c. Underrättelseskyldighet enligt Säkerhetsordningen	5 %
d. För varje avvikande linje	10 %

Samtliga tillägg beräknas på tågpoängen, varvid tilläggen a—c beräknas endast på poängen för ifrågakommande linje eller anslutande järnväg.

B. Tågutrustning m. m.

2. Antal utgångståg i medeltal per dag.

	P o ä n g
Förortståg och tåg, som framföras av motorvagn, rälsbuss eller lokomotor, samt ensamt lok	1
För sådant tåg å vändstation, d. v. s. icke tågutrustningsstation, vid förortslinje skall poängtalet dock utgöra $\frac{1}{2}$.	
Övriga tåg.....	2

3. Rengöring o. d. av personvagnar.

För yttre och inre rengöring av personvagnar, där sådan utföres av personal sorterande under stationsföreståndaren, har räknats med följande poängtal, avseende medeltalet av per dag rengjorda vagnar:

Vagn typ:	Poäng per vagn
Sovvagnar: Ao, ABCo, ACo, AFo, Co	10
» Utrustning (bäddning) dessutom.....	8
Sittvagnar: Bo.....	6
» BCo	5
» Co, RCo, BFo	4
» C, CF, CD, BC	2
» CFo, Ro, CDo	3
Postvagnar: Do	1
» D	$\frac{1}{2}$
Post- och resgodsvagnar: DFo	1 $\frac{1}{2}$
» » » DF	1
Resgodsvagnar: Fo	2
» F	1

Angivna poängtal avse den regelbundna dagliga rengöringen enligt rengöringsklass I (särtryck 254 avd. Rp). För rengöringsklass II har poängtalet satts till hälften av förenämnda tal. Rengöring enligt klasserna III och IV (mindre omfattande rengöring) medräknas icke.

För vagn, som är i trafik endast en dag i veckan, utgör poängtalet $\frac{1}{7}$ av förestående, för två dagar i veckan $\frac{2}{7}$ o. s. v.

Förutom samtliga vagnsättsvagnar räknas med rengöring enligt klass I två dagar i veckan för samtliga reservvagnar å respektive hemstationer.

Ifrågavarande faktor är nytillkommen och avser det arbete, som under de senare åren i stor utsträckning överflyttats från maskin- till trafikavdelningen med direkt övervakningsskyldighet för stationsföreståndaren.

C. Expeditionstjänst.

4. Försålda biljetter m. m.

Antalet under året expedierade biljetter m. m. har värderats sålunda:

	Värderingstal
Kalendermånads-, velociped-, resgodstilläggs- och övriga edmonsonska biljetter utom sovplatsbiljetter, häften av tur- och returbiljetter samt presentkort..	1
Fasta månadsbiljetter, resgodsoverviktsbiljetter i inländsk trafik, å tåg eller buss försålda blankobiljetter ävensom expressgodsexpeditioner	3
Blanko nedsättnings-, bok-, blad-, prisskillnads- och militär- m. fl. biljetter, sovplatskvitton, sovplats- och platsbiljetter samt rabattkort	6
Resgodsoverviktsbiljetter i utländsk trafik, blanko månadsbiljetter, häften av å tåg eller buss försålda fasta biljetter eller kvitton	9
Säsongs-, rundturs- och rundresebiljetter	30
Resebyrå- och kombinerade biljetter	100
Listförd sovvagn i medeltal per dag	15,000

Av sålunda evalverade enheter skola 10,000 motsvara 1 poäng.

För denna faktor hava tillämpats helt nya beräkningsgrunder, genom vilka de olika slagen biljetter värdesatts med hänsyn till arbetet med försäljning och redovisning etc.

5. Avsända och mottagna paket-, il- och fraktgodsexpeditioner.

Antalet under året behandlade godsexpeditioner har för poängberäkningen värderats sålunda:

	Värderingstal	
	å avs-station	å mott-station
<i>Sändningar i inländsk trafik</i>		
Paketgods	¹ 1	1
Ilstyckegods (frakt betald)	¹ 2	4
» (» att betala)	2	6
Fraktstyckegods, smäsändningar	¹ 2	2
» , övrigt (med frakt betald)	¹ 4	6
» , (att betala)	4	8
Vagnslastgods	5	10
Gods å tjänstefraktsedel och å hushållsfribiljett	1	1
<i>Sändningar i utländsk trafik</i>		
Alla slag	15	15
<i>Tillägg göres för:</i>		
varje mottaget efterkrav med	8	
» avsänd och mottagen expedition av mjölk- och tidningsförsändelser med	1	
» expedition å utkörningslista med	2	

Av sålunda evalverade enheter skola 10,000 motsvara 1 poäng.

Även för denna faktor hava tillämpats helt nya beräkningsgrunder med värderingstal avpassade så, att de skola giva uttryck för det arbete de olika expeditionerna förorsaka.

6. Telefonväxel.

Den nuvarande faktorn »antalet telegram» har ansetts kunna slopas, enär efter övergången från telegraf till telefon denna faktor skulle få nämnvärd be-

¹ För station med kassaregisterapparat eller frankeringsmaskin reduceras summan av antalet omvärderade, i sådan apparat behandlade expeditioner med $\frac{1}{3}$ av verkliga antalet sådana expeditioner.

tydelse endast för ett fåtal stationer. Däremot har ansetts skäligt, att de stationer, vilka fungera som växelstationer för distrikts- och sektionsledningsexpeditioner, huvudverkstad och förrådsintendentskontor med huvudförråd, er- hålla poäng härför enligt följande grunder:

	Poäng
för varje trafikinspektörsexpedition	20
» » annan sektionsföreståndarexpedition, distriktskansli, för- rådsintendentskontor med huvudförråd och huvudverkstad	10

Därför huvudförråd är beläget å annan plas än förrådsintendentskontor (Bo- den), beräknas 10 poäng för vardera platsen.

7. Postgöromål.

Hittills har vid klassificering av järnvägsstationerna (förenade post- och järnvägsstationer), fränsett personalfaktorn, hänsyn icke tagits till postgöromål i annan mån än att frankoteckensuppbörden ingått i stationens uppbörds- siffra. Då uppbörden såsom direkt faktor slopats enligt föreliggande förslag och då postgöromålen förorsaka föreståndaren icke ringa arbete, skall vid poängberäkningen enligt förslaget varje järnvägsstation, där postarbete före- kommer, tillgodoräknas hälften av poststationens klassnummer.

8. Personalantal.

Varje påbörjat 10-tal i stationstjänst i medeltal per dag använd personal motsvarar 1 poäng.

Till stationstjänstpersonal hänföres under stationsföreståndaren sorterande vagntjänstpersonal men ej stallpersonal och spärrvakter.

Varje påbörjat 5-tal i medeltal per dag använd underlydande tågpersonal (inkl. rälsbussförare, motorvagnsförare och lokomotorförare i uteslutande tåg- tjänst), spärrvakter samt stallpersonal och åkande maskinavdelningens perso- nal, i den mån denna är underställd stationsföreståndaren, motsvarar 1 poäng.

D. Magasins- och bangårdstjänst.

9. Antal kolli avsänt, mottaget och omlastat resgods samt omlastat paket- och ilstykkegodsk.

Antalet under året behandlade kolli har värderats sålunda:

	Värderingstal
Avsänt och mottaget resgodskolli	3 (4.5)
Omlastat resgodskolli	2 (3)
» paket- och ilstykkegodskolli	2

Inom parentes angivna värderingstal användas, därest endast antalet exp- editioner är känt.

Av sålunda omvärderade enheter skola 10,000 motsvara 1 poäng.

10. Antal avsända och mottagna godskolli.

Antalet under året avsända och mottagna godskolli har värderats sålunda:

	Värderingstal
paket- och ilgodskolli	2.5 (3)
fraktstykkegodskolli	2 (6)

Därest uppgift å antalet kolli saknas, omvärderas antalet expeditioner med inom parentes angivna tal. Av sålunda omvärderade enheter skola 10,000 mot- svara 1 poäng. Denna faktor är ny.

11. *Antal omlastade fraktstyckegodskolli.*

Antalet under året omlastade fraktstyckegodskolli fördubblas. Av sålunda erhållna evalverade enheter skola 10,000 motsvara 1 poäng.

12. *Antal godsvagnar.*

Vid poängberäkningen skall hänsyn tagas till:

- a) antal under året till- och avkopplade godsvagnar, och
- b) antal under året lastade och lossade godsvagnar.

Antalet till- och avkopplade godsvagnar multipliceras med 10. Antalet lastade och lossade godsvagnar multipliceras med 20 samt för vissa hamnstationer (Stockholm stadsgården, Norrköping C, Sannegården, Göteborg S. J. Hb, Kristinehamn, Malmö C och Sundsvall C) med 30. I vissa fall, då fråga är om station med viss ensartad vagnslasttrafik, sker multipliceringen av antalet lastade och lossade godsvagnar med 10. För vissa stationer med särskilt betydande masstrafik av ensartat slag, exempelvis Kiruna och Gällivare, har dock ytterligare reducering skett för undvikande av faktorns övervärdering.

Av sålunda evalverade enheter skola 10,000 motsvara 1 poäng.

13. *Avsättning av godsvagnar.*

För den egentliga godsvagnsavsyningen, där denna förekommer i större utsträckning och utföres av personal, underställd stationsföreståndaren, baseras poängberäkningen på den uträknade poängen för antal godsvagnar (faktor 12) och tages $\frac{1}{5}$ av denna.

För stationer, där tågbildning i egentlig bemärkelse icke förekommer (Stockholm N, Stockholm S, Sannegården, Värtan), lägges enbart poängen för lastade och lossade vagnar till grund och tages $\frac{1}{5}$ av denna som poäng för godsvagnsavsyning.

Denna faktor är likaledes ny. Den hänför sig till sådant arbete, som numera i stor utsträckning överflyttats från maskinavdelningen till trafikavdelningen.

14. *Antal ton omlastat vagnslastgods.*

I de fall, där det tillkommer stationsföreståndare att övervaka och handhava omlastning av vagnslastgods mellan smal- och normalspår, erhåller sådan station en poäng av $\frac{1}{1,000}$ av den under året omlastade godsmängden, uttryckt i ton. Denna faktor är ny.

E. *Övrig tjänst.*15. *Gemensam allmän tjänst.*

För att i poängberäkningen få inrymda de olika mindre betydande arbetsområden, som ej innefattas i faktorerna 1—14, har det ansetts skäligt, att ett tillägg göres av 10 procent av sammanlagda poängen för faktorerna 4 och 5 samt 9—12.

Enligt 1926 års klassificeringssystem tages ingen hänsyn till viss station underlydande driftplatser. Det synes emellertid skäligt, att hänsyn tages jämväl till trafiken å sådana platser. För sammanslagna stationer och underlydande platser hava därför i detta förslag trafiksiffrorna sammanräknats med huvudstationens trafiksiffror. Beträffande postgöromålen vid underlydande plats, där platsvakten svarar direkt inför postverket för postgöromålens handhavande, inräknas dock icke platsens klassnummer såsom poststation i huvudstationens poäng.

Mot de grunder för poängberäkningen, för vilka redogörelse nu lämnats, hava enligt vad kommittén meddelar representanterna för vederbörande per-

sonalorganisationer vid de förda förhandlingarna framställt vissa erinringar. Härom anför kommittén:

Sålunda har till en början framhållits, att ansvaret för säkerhetstjänsten skulle tillmätts ett allt för ringa värde. Särskilt skulle detta gälla beträffande stationer vid dubbelspår och stationer å sträcka med automatisk linjeblockering.

Kommittén har emellertid icke ansett tillräckliga skäl föreligga att i nu berörda hänseende frångå förslaget. En undersökning har givit vid handen, att poängen för säkerhetstjänsten d. v. s. faktorn »antal tåg», för stationer med poängtal upp till 45, alltså stationer, som i regel tillhöra klass 6, vanligen ingår i stationens sammanlagda poängtal med intill hälften och ofta mera. I övrigt avser poängtalet för dessa stationer arbetsledning, kontroll, ackvisition, förhållande till allmänheten samt den allmänna tillsynen och befälet på stationen. För större stationer blir säkerhetstjänstens andel i poängen i regel procentuellt mindre för att å de största stationerna motsvara 10—20 procent av stationens hela poängtal. Det torde jämväl vara fullt berättigat, att å dessa större stationer andra åligganden och arbetsgrenar än själva säkerhetstjänsten få bilda den större delen av poängen, enär därstädes planläggningen och ekonomiseringen av arbetet i dess helhet måste ställa större krav på stationsföreståndaren.

Vidare hava representanterna för svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund ansett, att faktorn postgörömål borde erhålla en högre värdering, samt i sådant hänseende yrkat, att järnvägsstationen i förekommande fall borde såsom poäng tillgodoräknas poststationens hela klassnummer.

Kommittén har emellertid funnit, att ifrågavarande faktor i föreliggande förslag erhållit en med hänsyn till övriga faktorer i stort sett riktig värdesättning. En värdesättning enligt förbundets förslag skulle, enligt vad verkställd utredning givit vid handen, medföra omkastningar i ordningsföljden berörda stationer emellan, vilka kommittén icke funnit betingade av svårighetsgraden i fråga om stationernas skötsel.

I övrigt hava en del jämkningar påyrkats i fråga om värderingen av vissa faktorer. Då emellertid förslaget i berörda delar tillkommit efter noggranna utredningar inom järnvägsstyrelsen, har kommittén ej funnit tillräckliga skäl föreligga att tillmötesgå dessa yrkanden.

I fråga om *klassgränsdragningen* å den upprättade poängskalan föreslår kommittén beträffande statens järnvägar tillämpning, i den mån ej undantag i vissa fall anses böra ske, av följande gränstal för de olika klasserna:

Överinspektorsklass 1,225 poäng och däröver.			
Klass 1 A 700—1,224 poäng (525 enheter)			
›	1 B	400— 699	› (300 ›)
›	2	230— 399	› (170 ›)
›	3	125— 229	› (105 ›)
›	4 A	80— 124	› (45 ›)
›	5	45— 79	› (35 ›)
›	6	25— 44	› (20 ›)

Station med poäng under 30 har dock hänförs till klass 6 endast under förutsättning, att summan av poäng för samtliga faktorer utom »antal tåg» utgör minst 10.

I särskilda tabeller, till vilka jag torde få hänvisa, har kommittén angivit för varje i klassificeringen ingående järnvägsstation dess poängtal samt dess av kommittén föreslagna placering i klass.

Under hänvisning i övrigt till handlingarna torde i förevarande sammanhang endast behöva redogöras för kommitténs särskilda motivering till stationernas placering i vad avser de fyra högsta klasserna (över lönegrad 20). Kommittén anför bland annat:

Överinspektorsklass. Enligt föreliggande förslag har det undre gränstalet å poängskalan för överinspektorsklassen, efter viss jämkning i det preliminära förslaget, bestämts till 1,225. I enlighet härmed har till denna klass från klass 1 A uppflyttats *Stockholm N*, *Hallsberg*, *Nässjö*, *Örebro C*, *Olskroken* och *Norrköping C*. Kommittén, som i särskilt utlåtande den 8 februari 1937 yttrat sig beträffande *Hallsberg* och *Nässjö*, har funnit samtliga ifrågavarande sex stationer numera vara av den storleksordning och svårighetsgrad, att desamma skäligen böra placeras i överinspektorsklass. Vad särskilt *Olskroken* beträffar må framhållas, att där förekommande trafikarbete, bland annat med hänsyn till belägenheten av stationen underlydande trafikplatser, *Sannegården*, *Frihamnen* m. fl., är av en art och omfattning, att speciellt stora krav måste ställas på stationsföreståndaren. Beträffande utvecklingen av trafiken vid *Norrköping C*, vilken sedan länge tillhört klass 1 A och har det lägsta poängtalet av de till uppflyttning föreslagna stationerna, kan nämnas, att antalet tåg per dag utgjorde år 1923 47, år 1935 80 och år 1936 83.

Från vederbörande personalorganisations sida har krav framförts på en uppflyttning i överinspektorsklass av samtliga stationer med minst 1,200 poäng, det vill säga, utöver de av kommittén föreslagna, ytterligare *Tomtebodå* (1,309 poäng) och *Krylbo* (1,215 poäng).

Vad *Tomtebodå* beträffar torde denna station, sedan numera *Hagalund* avskiljts därifrån, icke böra ifrågakomma till högre placering än i klass 1 A. Ej heller synas tillräckliga skäl föreligga att för närvarande för *Krylbo* station ifrågasätta uppflyttning i klass.

Klass 1 A. Det undre gränstalet för denna klass har enligt föreliggande förslag bestämts till 700, vilket innebär en viss efter förhandlingarna med personalen företagen jämkning i det preliminära förslaget. Vidare har i klass 1 A upptagits *Hälsingborg F* med 639 poäng, därvid hänsyn tagits till vissa speciella förhållanden, som icke kunna komma till uttryck vid poängberäkningen, nämligen en omfattande utlandstrafik, samarbete med tull- och passmyndigheter m. m.

Från personalens sida har påyrkats, att det undre gränstalet skulle bestämmas till 600. Vid bifall härtill skulle till klass 1 A uppflyttas ytterligare följande stationer: *Jönköping C* (691 poäng), *Sundsvall C* (678 poäng), *Gällivare* (675 poäng), *Luleå* (672 poäng), *Ängelholm C* (665 poäng), *Alvesta* (664 poäng), *Eslöv* (633 poäng), *Linköping C* (631 poäng), *Bollnäs* (624 poäng), *Boden C* (616 poäng) och *Katrineholm* (606 poäng).

Kommittén har emellertid icke funnit tillräckliga skäl föreligga att för dessa stationer ifrågasätta högre placering än i klass 1 B.

Klass 2. Det undre gränstalet för klass 2 har efter viss jämkning i det preliminära förslaget angivits till 230. Till denna klass har även hänförs *Charlottenberg*, oaktat dess poängtal uppgår allenast till 224. Stationens egenskap av gränsstation har nämligen liksom vid tidigare klassificeringar ansetts motivera dess bibehållande i sin nuvarande klass.

Från personalens sida har yrkats, att det undre gränstalet för klass 2 måtte bestämmas så, att jämväl stationerna *Nyköping C* (225 poäng) och *Skellefteå stad* (223 poäng) komme att hänföras till denna klass. Kommittén finner sig emellertid icke kunna tillstyrka en ytterligare utvidgning av ifrågavarande klass.

En sammanställning av kommitténs förslag till uppflyttningar och nedflyttningar samt därav föranledda kostnadsförändringar (avlöningskillnaden mellan högsta löneklasserna utan tillägg eller avdrag) ter sig sålunda:

Uppflyttningar i klass.

	Antal	Kostn. ökn. kr.
Från klass 1 A till överinspektorsklass	6	2,880
» » 1 B » 1 A	8	3,840
» » 2 » 1 B	5	4,610
» » 3 » 2	14	12,180
» » 4 A » 2	1	1,230
» » 4 A » 3	13	4,880
» » 4 B } » 4 A	12	8,360
» » 5 }		
» » 6 » 5	18	22,940
» trafikplats » 5	1	2,040
» » » 6	29	23,500
	Summa	86,460

Nedflyttningar i klass.

	Antal	Kostn. minskn. kr.
Från klass 1 B till 2	1	910
» » 2 » 3	1	900
» » 4 A » 5	1	680
» » 5 » 6	25	31,140
» » 5 » tpl	1	1,980
» » 6 » »	12	9,820
	Summa	45,430

	Kr.
Kostnadsökning	86,460
Kostnadsminskning	45,430
Skillnad: ökning	41,030 ¹

Järnvägsstyrelsen har, under erinran om att de olika trafikfaktorernas poängberäkning utarbetats inom styrelsen, anfört:

Värdetalen för de olika faktorerna hava fastställts efter vunna erfarenheter och noggranna detaljstudier av de olika arbetsområdena, varför de enligt styrelsens åsikt äro väl ägnade att utgöra grundval för stationsarbetets värdering med för tillfället rådande organisation och arbetsförhållanden. Med den ständigt fortgående utvecklingen av järnvägstjänsten, genomförandet av rationellare arbetsmetoder o. s. v. kunna möjligen en del justeringar av värdetalen efter hand befinnas önskvärda. Enär tillfälle icke givits att tillämpa den nya metoden för alla stationer på mer än ett års trafiksiffror, är sålunda att vänta, att det vid den fortlöpande användningen av beräkningsgrunderna för bedömande av trafikarbetet och i samband därmed fastställandet av personalbehovet å stationerna kan visa sig behövt vidtaga

¹ I förslaget hava icke medtagits Värtan (klass 2) och Holmsund (klass 6), vilka, enligt vad kommittén erfarit, äro avsedda att indragas som självständiga stationer. Efter sådan indragning beräknas kostnaderna komma att nedgå med i runt tal 5,000 kronor.

vissa smärre ändringar och kompletteringar i beräkningsgrundernas detaljer på samma sätt som tidigare under årens lopp skett med olika faktorer i nu gällande klassificeringsgrunder. Styrelsen förutsätter sålunda, att hinder fortfarande icke möter att genom ett sådant förfaringsätt hålla beräkningsgrunderna i sådant skick, att dess detaljer följa utvecklingen.

Såsom av kommitterades redogörelse framgår, hava vissa nu använda faktorer slopats under det flera nya sådana föreslagits. Vid bestämmandet av såväl de faktorer, till vilka hänsyn skall tagas, som ock de olika värderings- och poängtal har styrelsen ansett angeläget att tillämpa enklast möjliga beräkningsgrunder och utan att för mycket gå in för värdering av småsaker ändock nå nödig effektivitet och rättvisa. Självfallet förekomma i vissa fall även andra förhållanden — av beskaffenhet att inverka på stationsföreståndarens arbete — än de, som i föreliggande förslag komma till synes. Dessa äro emellertid oftast av mera sporadisk natur och beröra i regel stationer, för vilka ett mindretal poängenheter icke inverkar på stationernas hänförande till ena eller andra klassen. I detta sammanhang må framhållas vikten av att stationerna icke i alltför hög grad betungas med statistikarbete.

I anslutning härtill uttalar styrelsen, att de föreslagna faktorerna och grunderna för deras poängberäkning för närvarande i stort sett vore tillfredsställande och lämpliga för sitt ändamål. Styrelsen anser sig emellertid böra uti ett särskilt avseende anföra följande:

Statens järnvägar bedriva, som bekant, numera biltrafik i betydande utsträckning, dels i egen regi, dels under bolagsform. I en del fall hava stationsföreståndarna å de stationer, som beröras av denna biltrafik, ålagts trafikledarskap eller i övrigt tillsynsplikt över resp. linjer. Till de stationsföreståndare, som i detta hänseende fått sig pålagd en arbetsbörd av större omfattning, utgår särskilt mindre arvode (s. k. tågdirigentarvode). Det hade självfallet varit önskvärdt, att vid resp. stationers hänförande till viss klass kunna taga vederbörlig hänsyn även till denna arbetsfaktor. Biltrafiken är emellertid till sin allra största del en ny verksamhetsgren, för vilken både organisation och skötsel ännu ej tagit den fasta form, som slutgiltigt kan komma att gälla. Styrelsen är därför icke beredd att för närvarande föreslå några grunder för värdering av detta arbete i form av särskild poängberäkning för detsamma. Intill dess så kan ske, synes det styrelsen lämpligt att även i fortsättningen särskild, för varje fall utmätt ersättning tillerkännes resp. stationsföreståndare på sätt nu sker. I den mån biltrafikens organisation och skötsel tager fastare utformning och styrelsen kan finna en lämplig värderingsgrund för denna faktor, torde en eventuell höjning i klass av berörda stationer med bortfallande av det särskilda arvodet få bli föremål för särskild framtida prövning.

Järnvägsstyrelsen erinrar härefter om att den av kommittén föreslagna klassgränsdragningen, såsom i betänkandet framhållits, icke vore byggd på någon matematisk regel utan att gränsdragningen skett med stöd av erfarenhetsmässig bedömning. Styrelsen, som även i detta hänseende vill biträda kommitténs förslag, framhåller vidare, att det med hänsyn till sättet för poängberäkningen vid klassgränsdragningen och de olika stationernas hänförande till vissa klasser kunnat undvikas att under särskild motivering hänföra stationer till viss lägre eller högre klass än den, vartill poängtalet berättigade. Undantag härifrån utgjorde dock gränsstationerna Hälsingborg F, Charlottenberg och Storlien, vilka var och en hänförts till en klass

högre (1 A, 2 resp. 3) än den, vartill poängtalet berättigade. Då dessa stationer vore gränsstationer till utlandet med därmed förenade särskilda åligganden för stationsföreståndarna, vilka icke lämpligen kunde komma till uttryck i poängberäkningen, och då samtliga tre stationer hade en poäng, som relativt obetydligt underskred den undre gränsen för respektive stationsklasser, funne styrelsen det liksom vid tidigare omklassificeringar motiverat, att stationsföreståndarna i fråga hänfördes till de klasser, som förslaget upptog. Även Trelleborg F vore en betydande gränsstation mot utlandet, och även där ställdes alldeles särskilda krav på stationsföreståndaren. Med hänsyn till att stationen emellertid låge mycket lågt på poängskalan bland de till klass 1 B hänfödda stationerna, hade styrelsen för närvarande intet yrkande beträffande denna station.

Styrelsen lämnar härefter en motivering för de avvikelser från kommitténs förslag, i vad avser stationernas placering i klass, som styrelsen anser böra ifrågakomma. I detta sammanhang torde jag emellertid få inskränka mig till att redogöra för de två avvikelser, som innebära, den ena en uppflyttning av station till högre klass än klass 3 och den andra en nedflyttning av station, tillhörande högre klass än klass 3. Beträffande nu ifrågavarande två stationer anför järnvägsstyrelsen:

Jönköping C har med en poäng av 691 hänförts till klass 1 B. Sedan 1935 har stationsföreståndarens inspektionsområde betydligt utvidgats genom tillkomsten av spårförbindelsen till Huskvarna. En särskild statens järnvägars godsexpedition finnes numera inrättad där, vilken sorterar under stationsföreståndaren, Jönköping C. De trafikciffror, som ligga till grund för bedömning av stationens storlek, äro ock numera av annan storleksordning än under 1935. Verkställd klassificering av stationen på basis av 1936 års siffror ger ett poängtal av 704 och med användande av siffrorna för andra halvåret 1936 och första halvåret 1937 uppgår poängen till c:a 725. Även om en del av trafikstegringen är av högkonjunkturskaraktär, finnes anledning förmoda, att stationen även framdeles kommer att uppvisa en poäng, som ligger över undre gränsen för stationer av klass 1 A. Det må i detta sammanhang såsom särskilt viktigt framhållas, att järnvägslinjen Ulricehamn—Jönköping C inom en nära framtid kommer att tillföra Jönköping C en ökad trafik och bidra till en ytterligare höjning av stationens poäng. Styrelsen anser sig under dessa förhållanden böra föreslå, att Jönköping C hänföres till klass 1 A.

Filipstads östra, som för år 1935 uppvisar ett poängtal av 235, har hänförts till klass 2, för vilken klass lägsta poänggränsen utgör 230. Under stationsföreståndaren sortera både Finnshyttans station med dess omlastning och stationen Nyhyttan. Båda dessa stationer äro grenstationer och få som sådana en betydande poäng för säkerhetstjänsten (= antal tåg) och för tågutrustning. Sammanlagt för alla tre stationerna utgör poängen för säkerhetstjänst 71. Linjen Nyhyttan—Finnshyttan utgör emellertid en sidolinje, där i regel endast ett tåg samtidigt är ute på linjen. Med hänsyn härtill har styrelsen för avsikt att för denna linje tillämpa förenklade säkerhetsföreskrifter, i vilket fall säkerhetspoängen sjunker. I avvaktan på genomförandet av sålunda ifrågasatt förenklad drift är det lämpligt, att Filipstads östra tills vidare hänföres till klass 3.

Beträffande åtskilliga till de lägre klasserna hänfödda stationer samt ett antal trafikplatser har järnvägsstyrelsen verkställt omräkning av poängtalet

på grundval av 1936 års trafik. Styrelsen har med stöd av denna omräkning i ett flertal fall föreslagit anstalternas bibehållande i deras nuvarande stationsklass eller såsom trafikplats, där kommittén föreslagit uppflyttning eller nedflyttning. I fyra fall, där kommittén föreslagit bibehållande i klass, har styrelsen föreslagit nedflyttning från nuvarande placering, därav i två fall från klass 5 till klass 6 och i två fall från klass 6 till trafikplats. I ett fall (Linghem), där kommitténs förslag skulle medföra nedflyttning från klass 5 till trafikplats, föreslår styrelsen nedflyttning till klass 6.

I anslutning till de av styrelsen ifrågasatta förändringarna i klassificeringskommitténs förslag har styrelsen uppgivit, bland annat, följande sammansättning av antalet stationsföreståndare i de olika stationsklasserna dels enligt nu gällande personalstat, dels enligt kommitténs förslag och dels med av styrelsen föreslagna ändringar i detta:

Befattning	Antal befattningar enligt		
	år 1937 gällande personalstat	klassificeringskommitténs förslag	järnvägsstyrelsens förslag
Överinspektor	3	9	9
Stationsinspektor av klass 1 A	10	12	13
» » » 1 B	26	22	21
» » » 2	17	26	25
» » » 3	24	24	25
» » » 4 A	62	59	57
» » » 4 B	8	—	—
Stationsmästare » » 5	123	113	114
» » » 6	197	220	214
Summa	470	485	478

De ifrågasatta ändringarna av kommitténs förslag innebära enligt järnvägsstyrelsen en sådan förskjutning, att den årliga kostnadsökningen för förslagets genomförande uppgår till 35,300 kronor i stället för av kommittén uppgivna 41,030 kronor, varvid hänsyn icke tagits till planerad indragning av stationsinspektorsbefattningen av klass 4 A i Åby, vilken anordning skulle medföra en kostnadsminskning med 5,000 kronor. Vid hänsynstagande jämväl härtill och till av kommittén omnämnda förändringar beträffande Värtan och Holmsund komme, anför styrelsen vidare, angivna kostnadsökning i dess helhet att stanna vid i runt tal 25,000 kronor per år.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att trots den större stabilitet i klassificeringen, som de nya grunderna vore ägnade att medföra, icke obetydliga förskjutningar kunde från ett år till ett annat inträda till följd av icke enbart förskjutningar i trafiken utan jämväl och icke minst som följd av organisatoriska förändringar, såsom postens skiljande från järnvägen, underlydande platsers förändring till självständiga sådana etc. På grund härav vore det, fortsätter styrelsen, önskvärt och lämpligt att även under löpande klassificeringsperiod vidtaga vissa förändringar. För

detta ändamål hemställde styrelsen om bemyndigande att inom ramen av fastställt antal stationsinspektorsbefattningar av klass 3 och 4 A samt antalet stationsmästarbefattningar av klass 5 och 6 vidtaga de förändringar i klass, som kunde finnas motiverade av trafikförhållandena. De förskjutningar i kommitténs förslag, som av styrelsen måst ifrågasättas, berodde till stor del på att man vid förslaget uppgörande icke haft tillgång till trafikfaktorsuppgifter enligt de nya grunderna för mera än ett år.

I anslutning till vad styrelsen anfört föreslår styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte i princip godkänna de av kommittén föreslagna nya grunderna för stationernas klassificering, att styrelsen medgives rätt att, på sätt hittills ägt rum, med stöd av efter hand vunna erfarenheter göra de detaljändringar i beräkningsgrunderna, som kunna finnas önskvärda, att stationerna för närvarande måtte hänföras till olika klasser i enlighet med kommitténs förslag med de förskjutningar, som styrelsen ifrågasatt, att stationsinspektorsbefattning av klass 4 B och stationsmästarbefattning av klass 7 icke vidare skola upptagas i personalstaten, därvid ännu befintliga innehavare av sådana befattningar med bibehållna tjänstebeteckningar skola upptagas under stationsmästarbefattning av klass 5 respektive kontorist, samt att styrelsen bemyndigas att inom ramen av fastställt antal av stationsinspektorsbefattningar av klass 3 och 4 A samt stationsmästarbefattningar av klass 5 och 6 disponera dessa befattningar för stationer, som med hänsyn till uppnådda poäng böra tillhöra respektive klasser.

Lönenämnden har i sitt utlåtande erinrat, att järnvägsstyrelsen ifrågasatt avvikelser från kommitténs klassindelning för åtskilliga stationer, under åberopande i flertalet fall av en på grundval av 1936 års trafiksiffror verkställd försöksklassificering. Lönenämnden, som anser det i allmänhet olämpligt, att klassindelningen för de skilda verken grundas på olika års trafiksiffror, har funnit sig böra biträda järnvägsstyrelsens förslag allenast i de fall, då bifall till förslagen innebär, att station bibehålles i nuvarande klass eller då ändringen av en stations trafikrörelse varit starkt utpräglad eller föranledd av organisatoriska förändringar. Nämnden anför vidare:

Lönenämnden har icke ansett stationerna *Olskroken* och *Norrköping C* vara av den storleksordning eller föreståndarbefattningarna vid dessa stationer av den svårighetsgrad, att stationerna böra uppflyttas till överinspektorsklassen. I fråga om *Stockholm N* har lönenämnden varit tveksam i förevarande hänseende. Anledningen härtill är den, att stationens rörelse är höggradigt ensidig, i det att en så stor del som 93 % av dess poängtal direkt hänför sig till godstrafiken. Med hänsyn till stationens synnerligen höga poängtal vill lönenämnden likväl icke påyrka avvikelse från kommitténs förslag i fråga om denna station.

Beträffande klass 1 A har lönenämnden funnit den undre gränsen skälig böra fastställas till 800 poäng, vilket innebär, att förslaget om höjning i klass av stationerna *Östersund C* (762), *Södertälje C* (725) och *Hälsingborg F* (639) icke kan av lönenämnden biträdas. Vad angår *Stockholm S* (820) har nämnden emellertid med hänsyn till den i väsentlig mån ensidiga trafiken vid denna station ansett sig endast med tvekan kunna tillstyrka dess hänförande till klass 1 A.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande över klassificeringsförslaget ifrågasatt uppflyttning till klass 1 A av järnvägsstationen Jönköping C, vilken vid företagens försöksklassificering på grundval av dels 1936 års trafikciffror dels siffrorna för sista halvåret 1936 och första halvåret 1937 erhållit 704 respektive 725 poäng. Såsom en följd av nyss föreslagen gränsdragning vid 800 poäng får lönenämnden avstyrka bifall till järnvägsstyrelsens ifrågavarande framställning.

Vad angår klass 1 B, har kommittén föreslagit uppflyttning till denna klass från klass 2 av bland andra följande stationer med inom parentes angivna poängtal, nämligen *Göteborg S. J. Hb* (475), *Älvsjö* (423) och *Långsele* (409). Om hänsyn tages enbart till den i poängtal uttryckta storleken av dessa stationers trafik, föreligger en betydande skillnad mellan den förstnämnda stationen å ena sidan och de båda övriga å den andra. I betraktande härav och med utgångspunkt från att Skövde järnvägsstation (454) synes böra även i fortsättningen tillhöra klass 1 B, finner lönenämnden skäligt, att gränsen mellan ifrågavarande och efterföljande klass sättes vid 450 poäng och att Älvsjö och Långsele stationer följaktligen bibehållas i klass 2. Även om Göteborg S. J. Hb uppvisar ett poängtal, som i och för sig berättigar till inplacering i klass 1 B, anser lönenämnden likväl, att även denna station med sin ensidiga, uteslutande till godstrafiken hänförliga rörelse bör kvarstanna i klass 2.

Av de till uppflyttning från lägre klass till klass 2 ifrågasatta stationerna förefinnes i verkligheten en markant skillnad mellan de båda i poänghänseende varandra närliggande stationerna Älmhult (258) och Gårdsjö (254). Stationsinspektorens arbetsuppgifter vid den förstnämnda stationen äro till följd av dess egenskap av betydande järnvägsknut och dess allsidigt utvecklade rörelse förhållandevis krävande och ansvarsfulla. Gårdsjö station å andra sidan har fått ett påfallande stort tillskott i sitt poängtal för omlastat vagnslastgods, vilken faktor enligt nämndens åsikt blivit väl högt värdesatt. I fråga om praktiskt taget alla övriga faktorer är Gårdsjö däremot betydligt underlägset Älmhult. Lönenämnden föreslår därför, att gränsen mellan klasserna 2 och 3 drages mellan Älmhult och Gårdsjö, varvid stationerna *Gårdsjö* och *Filipstad Ö* (235) skulle hänföras till klass 3, vilket vad angår sistnämnda station överensstämmer med vad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande ifrågasatt. Att poängtalet för *Arlövs* station (234), som för närvarande tillhör klass 2, hänför sig den övervägande delen till antalet tåg och den med tågrörelsen sammanhängande säkerhetstjänsten. Hithörande arbetsuppgifter vid stationen hava emellertid förenklats i samband med ibruktagandet under år 1935 av nya, moderna växel- och signalsäkerhetsanläggningar. Med hänsyn härtill synes intet vara att erinra mot att Arlov vid bifall till den av lönenämnden föreslagna gränsdragningen skulle komma att nedflyttas från klass 2 till klass 3. Däremot biträder lönenämnden kommitténs förslag i fråga om järnvägsstationens i Charlottenberg hänförande till klass 2 med hänsyn till dess egenskap av gränstation till Norge och därav följande särskilda uppgifter för stationsinspektoren.

Vidkommande klass 3 har lönenämnden kommit till den uppfattningen, att den undre gränsen för denna klass bör dragas mellan stationerna *Arvidsjaur* (139) och *Strömtorp* (129). Skälen härtill äro, dels att den eljest sammanträngda poängskalan här företer markerad intervall och dels att på stationsinspektoren i Arvidsjaur ställas särskilda krav i samband med åligganden att i viss mån biträda vid sektionaledningen. Vid dylik gränsdragning skulle stationerna *Strömtorp* (129), *Osby* (129), *Tierp* (129) och *Västansfors* (128) kvarstanna i klass 4 A, som de nu tillhöra. Haparanda (128) och

Storliens (121) järnvägsstationer böra emellertid i egenskap av gränsstationer på sätt kommittén föreslagit hänföras till klass 3.

Kommitténs förslag i fråga om klass 4 A kan lönenämnden för sin del biträda med allenast den ändringen, att stationen *Karlsborg* i enlighet med av järnvägsstyrelsen i dess ovanberörda utlåtande framställt yrkande bibehålles i sin nuvarande klass 5. Enligt vad järnvägsstyrelsen i nämnda utlåtande vidare uttalat, skulle Åby station underställas stationsföreståndaren vid Norrköping C och därför utgå såsom klassificerad station. Lönenämnden har emellertid inhämtat, att det är ovisst, om och när ovanberörda åtgärd, varom beslut ännu icke föreligger, kan komma att genomföras. Någon ändring beträffande stationen synes sålunda i detta sammanhang icke påkallad. Kommittén har beträffande den sist i klass 4 A upptagna stationen Fors anført, att densamma enligt poängtalet (79) skulle tillhöra klass 5 men ansetts böra bibehållas i sin nuvarande klass i avvaktan på trafikens utveckling. Vid försöksklassificering på grundval av 1936 års trafikförhållanden har stationen kommit upp till 87 poäng, varför lönenämnden får tillstyrka bifall till förslaget i denna del.

I fråga om gränsdragningen mellan klasserna 5 och 6 får lönenämnden hänvisa till vad nämnden härom uttalat i samband med behandlingen av motsvarande fråga för postanstalternas vidkommande. Beträffande de båda ifrågavarande klasserna förordar lönenämnden följande av järnvägsstyrelsen i dess förenämnda utlåtande föreslagna avvikelser från kommitténs klassindelning, nämligen

att stationerna *Bergsjö, Nässundet* och *Ragunda*, vilka av kommittén upptagits i klass 5, bibehållas i sin nuvarande klass 6,

att stationerna *Källered, Lottefors, Morgongåva, Aneby* och *Östavall*, av kommittén hänförda till klass 6, kvarbliva i klass 5, som de nu tillhöra,

att följande av kommittén i klass 6 inordnade trafikplatser bibehållas såsom sådana, nämligen *Barsebäckshamn, Långträsk, Blådinge, Böketofta, Fredriksfors, Kusfors, Kättilstorp, Myrheden, Stävieby* och *Vika*, samt

att i klass 6 upptagas följande av kommittén till trafikplatser hänförda stationer, nämligen *Linghem*, nu tillhörande klass 5, samt *Stavreviken, Rautas, Västerljung, Öved* och *Skåstra*, vilka fem sistnämnda för närvarande äro stationer av klass 6.

Statens järnvägars befälsförbund uttalar, att av förbundet hos kommittén framförda synpunkter visserligen endast delvis tillgodosetts av kommittén, men med hänsyn till vad som förevarit och då önskemålen i berörda avseende närmast gällde vissa detaljer, ville förbundet dock för närvarande icke yrka på någon ändring vad beträffade själva grunderna för den föreslagna omklassificeringen. Förbundet säger sig emellertid förutsätta, att det arbete med statens järnvägars biltrafik, som åligger vissa stationsföreståndare, inom en snar framtid kommer att värderas genom särskild i poängberäkningen ingående faktor.

Beträffande klassgränsdragningen mellan de olika stationsklasserna har förbundet uttalat, att en gränsdragning enligt följande tabell bättre än den av kommittén föreslagna skulle tillgodose önskemålet om en rättvis avvägning av stationsföreståndarnas löneställning i förhållande till deras arbetsålligande och ansvar:

Stationsklass	Gränstal	
	enligt kommittéförslaget poäng	enligt förbundets förslag poäng
Överinspektorsklass	1,225 och däröver	1,200 och däröver
klass 1 A.....	1,224—700	1,199—600
> 1 B.....	699—400	599—400
> 2	399—230	399—200
> 3	229—125	199—120
> 4 A.....	124— 80	119— 80

Vad särskilt angår gränsdragningen mellan klasserna 2 och 3 framhåller förbundet, att, om gränsen sättes till 200 i stället för 230 enligt kommitténs förslag, stationerna Nyköping Central och Skellefteå stad med en poäng av 225 respektive 223 skulle hänföras till klass 2, vilket enligt förbundets förmenande vore ägnat att ge större rättvisa åt dessa stationer.

Svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund har framställt vissa erinringar mot kommittéförslaget värderingssystem och härom anfört bland annat:

Under »B. Tågutrustning m. m.» upptagas vissa poäng för rengöring av personvagnar. Rengöring av en sovvagn ger 10 poäng och utrustningen av densamma (bäddning) ger 8 tilläggs-poäng, summa 18 poäng. Arbetet anses medföra direkt övervakningsskyldighet för stationsföreståndaren.

Under »C. Expeditionstjänst» föreslås, att postarbetet på förenad järnvägs- och poststation skall erhålla ett poängtal, som svarar emot hälften av det klasstal, poststationerna utvisa.

En jämförelse mellan de båda faktorernas praktiska verkningar ger det resultat, att en förenad järnvägs- och poststation, med poststationen tillhörande klass 12, erhåller 6 poäng för postarbetet, då i förra fallet tågutrustningsstationen erhåller tre gånger så många poäng för rengöring och bäddning av en sovvagn.

Kontorspersonalförbundet kan icke dela kommitténs mening, att postarbetet blivit riktigt värdesatt i förslaget med utgångspunkt från de av kommittén angivna riktlinjerna för faktorernas inbördes förhållande.

Det är emellertid icke enbart postarbetets värdesättning i klassificeringsförslaget, som skulle kunna göras till föremål för erinringar från förbundets sida. De faktorer, som förbundet närmast syftar på, äro säkerhetstjänst, expeditionstjänst (personalantal) och antal godsvagnar. Då förbundet beaktar de svårigheter, som uppenbarligen föreligga att utan praktisk prövning av det föreslagna klassificeringsförfarandet nå fram till en så långt möjligt tillförlitlig grund för mätande av stationsarbetet vid trafikanstalterna, finner sig förbundet böra avstå från en detaljbedömning av kommittéförslaget. Förbundet vill dock icke försumma framhålla, att förslaget visar en tydlig tendens att vilja förringa de olika arbetsmomenten på de smärre stationerna, då däremot åt arbetsmomenten på de större stationerna givits genomgående bättre värden. I belysning härav framstå poängfordringarna för klasserna 5 och 6 såsom synnerligen stränga.

Kontorspersonalförbundet förutsätter emellertid, att hinder icke skall möta att genom järnvägsstyrelsens bemedling få vidtagna de justeringar i sta-

tionsindelningen, som kunna finnas påkallade med stöd av förebringade sakskal.

Förbundet sammanfattar sin ståndpunkt i ämnet sålunda, att förbundet anser de föreslagna grunderna för klassificering av trafikanstalterna vid statens järnvägar böra vinna stadfästelse, med iakttagande likväl därav, att gränstalen för stationsklass 5 bestämmas till 40—79 och för klass 6 till 20—39, att trafikanstalts verkliga poängsumma skall ligga till grund för klassbestämningen, att arbetspoäng för postarbetet vid förenad järnvägs- och poststation skall svara mot klasstalet för poststationen i fråga, samt att klassificeringsbestämmelsernas efterlevnad göres beroende av de erfarenheter, som kunna vinnas under bestämmelsernas fortlöpande tillämpning.

Svenska järnvägsmannaförbundet har framhållit, att kommittéförslaget syntes i särskild grad gynna de större trafikanstalterna, medan i fråga om klass 5 en minskning av antalet anstalter föreslagits och i fråga om klass 6 endast en mindre ökning. Förbundet ville därför hemställa, att förslaget icke utan vidare lades till grund för en ny klassindelning. Vidare framhåller förbundet, att ett stort antal trafikplatser rätteligen borde hänföras till klass 6, enär ansvaret för trafiksäkerheten, för resande och gods samt penningmedel borde berättiga föreståndarna till en löneställning motsvarande lönegrad 12. Det vore, säger förbundet, långt ifrån rimligt att avlöna tjänstemän med dylikt ansvar så lågt som i 8:e eller lägre lönegrader. Denna fråga syntes böra bli föremål för utredning genom 1938 års personalkommission vid statens järnvägar. Slutligen framhåller förbundet, att löneskillnaden mellan klasserna 5 och 6 — fyra lönegrader — vore större än mellan de övriga klasserna. Vid en utökning av anstalterna i klass 6, såsom förbundet förordat, syntes de till denna klass hänförliga stationerna böra fördelas i två klasser, av vilka den högre skulle motsvaras av föreståndarbefattningar i lönegrad 14, d. v. s. en lönegrad mitt emellan de för klasserna 5 och 6 tillämpade lönegraderna 16 och 12. Sistberörda spörsmål syntes dock böra behandlas i annat sammanhang än vid omklassificeringen.

*Departements-
chefen.*

Såsom förut framhållits, befunnos 1926 års klassificeringsgrunder redan på ett tidigt stadium lämna särskilt otillfredsställande resultat beträffande statens järnvägars stationer. Vid den partiella omklassificeringen år 1936 frångingos också nämnda grunder i väsentliga avseenden. Det nu föreliggande förslaget utvisar, såsom framgår av den lämnade redogörelsen, betydande skiljaktigheter från 1926 års klassificeringsgrunder, i det att vissa trafikfaktorer uteslutits från värdering, medan andra tillkommit eller omvärderats, samt att, liksom i fråga om postverket och telegrafverket, den år 1926 införda reduceringsmetoden bortfallit.

Ehuru måhända det av kommittén tillämpade värderingssystemet på en eller annan punkt skulle kunna göras till föremål för diskussion, synes dock i stort sett resultatet vara godtagbart, och jag anser mig därför icke böra ifrågasätta någon ändring härutinnan.

Vad därefter beträffar de skilda klasserna anser jag mig, såsom av det ti-

digare anförda framgår, icke nu böra ifrågasätta någon utökning av överinspektorsklassen. Enligt kommittéförslaget skulle till denna klass uppflyttas 6 stationer av klass 1 A. Med min ståndpunkt till detta spörsmål skulle till ifrågavarande klass tills vidare hänföras endast stationerna Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, vilka sedan länge tillhöra denna klass.

Till klass 1 A skulle enligt klassificeringskommitténs förslag från 1 B uppflyttas stationerna i Ånge (1,109), Karlstad C (931), Hässleholm (872), Kristinehamn (869), Stockholm S (820), Östersund C (762) och Södertälje C (725), vilkas poängtal överstiger den av kommittén föreslagna undre gränsen för klassen, 700, samt Hälsingborg F (639), vars särskilda karaktär av gränsstation ansetts motivera en sådan uppflyttning.

Lönenämnden förordar det undre gränstalets höjning till 800, varigenom de tre sistnämnda stationerna skulle bibehållas i klass 1 B. Järnvägsstyrelsen föreslår uppflyttning även av stationen Jönköping C (691), vars för åren 1936 och 1936/1937 omräknade poängtal överstiger 700. Befälsförbundet hemställer, att gränsen sättes vid 600, vilket vid direkt tillämpning på poängskalan skulle medföra uppflyttning till klass 1 A av ytterligare 10 stationer.

För min del finner jag lönenämndens förslag till höjning av den undre gränsen för klass 1 A till poängtalet 800 innebära en lämplig avgränsning av ifrågavarande klass. Jag anser mig dock på av kommittén anförda skäl böra i likhet med järnvägsstyrelsen förordad uppflyttning även av stationen Hälsingborg F till klass 1 A. I förhållande till kommitténs förslag innebär vad jag sålunda förordad den ändringen, att stationerna Östersund C och Södertälje C skulle bibehållas i klass 1 B. Antalet stationer i klass 1 A, för närvarande 10, skulle alltså enligt mitt förslag ökas med 6 till 16.

Med avseende å klass 1 B har kommittén föreslagit uppflyttning dit från klass 2 av stationerna i Kil (492), Herrljunga (490), Göteborg S. J. Hb (475), Älvsjö (423) och Långsele (409), vilka samtliga ligga högre i poängskalan än den av kommittén föreslagna undre klassgränsen, 400, samt nedflyttning till klass 2 av stationen i Laxå (335). Lönenämnden förordar, att gränsen sättes till 450 eller 4 poäng under den redan nu till klass 1 B hänförda stationen i Skövde, att som följd härav stationerna i Älvsjö och Långsele bibehållas i klass 2 samt att nyssnämnda station i Göteborg med hänsyn till det ensidiga godsarbetet å densamma likaledes bibehålles i klass 2.

Vad lönenämnden sålunda föreslagit har icke givit mig anledning till erinran i vidare mån än att jag funnit stationen i Älvsjö skäligen böra hänföras till klass 1 B. Den undre gränsen för klass 1 B synes mig därför lämpligen böra sättas till 420. Enligt mitt förslag skulle sålunda från klass 2 uppflyttas endast stationerna i Kil, Herrljunga och Älvsjö. Antalet stationer i klass 1 B, vilket nu är 26, skulle alltså ökas med 3 men minskas med 7, motsvarande de till klass 1 A uppflyttade stationerna och den till klass 2 nedflyttade stationen i Laxå, samt alltså bestämmas till 22.

Vad därefter beträffar klass 2 innefattar kommittéförslaget — förutom nyssnämnda nedflyttning av stationen i Laxå — att till denna klass (kommittén 230—399) skulle uppflyttas från klass 3 stationerna i Umeå (383), Mora (363),

Motala C (360), Stenstorp (304), Ljusdal (290), Sala (287), Skelleftehamns övre (277), Flen (276), Alingsås (274), Uddevalla (270), Vislanda (264), Arvika (259), Älmhult (258) och Gårdsjö (254) samt från klass 4 A Filipstad Ö (235), eller sammanlagt 15 stationer. Till denna klass skulle ock fortfarande hänföras gränsstationen i Charlottenberg, ehuru dess poängtal uppgår till endast 224. Stationen Skellefteå stad (223) skulle nedflyttas till klass 3. Lönenämnden förordar, att gränsen mellan klasserna 2 och 3 drages sålunda, att stationerna Gårdsjö och Filipstad Ö ävensom den nu till klass 2 hänfödda stationen i Arlöv (234) upptagas i klass 3; stationen i Charlottenberg skulle däremot i sin egenskap av gränsstation bibehållas i klass 2. I fråga om Filipstad Ö föreligger samma förslag från järnvägsstyrelsens sida.

I anslutning till lönenämndens förslag vill jag förorda, att den undre gränsen för klass 2 sättes till 255. Stationerna Gårdsjö och Filipstad Ö skulle sålunda komma att hänföras till klass 3; beträffande såväl Arlöv som Charlottenberg synas mig däremot skäl tala för deras bibehållande i klass 2.

Vad beträffar Värtans station i Stockholm utgår kommittéförslaget från att denna skall indragas såsom särskild station och förläggas under Stockholm norra. Då denna indragningsfråga synes mig böra göras till föremål för ytterligare övervägande, anser jag mig emellertid här böra räkna med bibehållande av denna anstalt i klass 2.

I enlighet med vad jag sålunda anført skulle antalet anstalter inom klass 2, för närvarande 17, dels minskas med 4, motsvarande de till klass 1 B uppflyttade stationerna och den till klass 3 nedflyttade stationen Skellefteå stad, och dels ökas med 14. Antalet anstalter av klass 2 skulle alltså, vid bifall till mitt förslag, bestämmas till 27.

Vad slutligen angår klass 3 och lägre klasser, omfattande anstalter med föreståndare i högst 20:e lönegraden, vill jag giva min anslutning i huvudsak till vad lönenämnden anført. Undre gränsen för klass 3 torde sålunda böra höjas från det av kommittén förordade poängtalet 125 till 135, medförande att 4 till klass 4 A hörande stationer, som enligt kommitténs förslag skolat flyttas upp i klass 3, skulle kvarstanna i klass 4 A. I övrigt synes i detta sammanhang själva klassificeringsförslaget icke påkalla särskilt yttrande från min sida.

I kommittéförslaget hava stationer av klass 4 B och klass 7 upptagits bland stationer av klass 5 respektive trafikplatser, vilka förestås av stationsmästare av klass 5 respektive kontorister. Järnvägsstyrelsen har anslutit sig härtill och föreslagit, att stationsinspektorer av klass 4 B och stationsmästare av klass 7 icke vidare skulle upptagas i personalstaterna. Utan att nu taga slutlig ståndpunkt till detta förslag vill jag framhålla, att detsamma icke innebär ändring i löneställning för ifrågavarande föreståndare och att därför icke något synes vara att erinra däremot. Den ändring i tjänsteförteckningen, som härav kan påkallas, synes emellertid kunna anstå.

Vad järnvägsstyrelsen i övrigt hemställt synes icke påkalla beslut i detta sammanhang. Jag förutsätter dock, att ändringar i klass av stationer eller

förändringar av stationer till trafikplatser eller omvänt alltjämt skola underställas Kungl. Maj:t och, då fråga är om stationer över klass 3, riksdagen.

Vid bifall till vad jag här föreslagit skulle antalet överinspektorer (lönegrad 26) bibehållas, antalet befattningar såsom stationsinspektör av klass 1 A (lönegrad 25) ökas från 10 till 16, antalet sådana befattningar av klass 1 B (lönegrad 24) minskas från 26 till 22 och antalet stationsinspektorsbefattningar av klass 2 (lönegrad 22) ökas från 17 till 27.

Sammanställning av departementschefens förslag.

Med avseende å de anstalter vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar, vilkas föreståndare äro placerade i högre lönegrad än den 20:e, innebära mina i det föregående framställda förslag följande förändringar:

Lönegrad för föreståndaren	Klass	Nuvarande antal	Föreslagen		Blivande antal
			Ökning	Minskning	
<i>Postverket.</i>					
25	1 A	19	4	—	23
24	1 B	39	3	4	38
22	2	53	6	4	55
<i>Telegrafverket.</i>					
24	1 B	19	5	—	24
22	2	23	2	5	20
<i>Statens järnvägar.</i>					
25	1 A	10	6	—	16
24	1 B	26	3	7	22
22	2	17	14	4	27

Övergångsanordningar. Departementschefens hemställan.

De av mig i det föregående framställda förslagen beträffande omklassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar synas lämpligen böra genomföras från och med den 1 juli 1938. I vanlig ordning torde böra utverkas riksdagens bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som kunna erfordras för genomförande av förslagen.

På grund av vad jag i det föregående anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) godkänna de av mig förordade grunderna för ny klassificering av vissa trafikanstalter vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar;

2:o) besluta, att antalet av följande befattningar skall från och med den 1 juli 1938 utgöra:

*Kungl. Maj:ts proposition nr 175.**vid postverket:*

postmästare av klass 2	55
postmästare av klass 1 B	38
postmästare av klass 1 A	23;

vid telegrafverket:

telegrafkommissarie av klass 2	20
telegrafkommissarie av klass 1 B	24;

vid statens järnvägar:

stationsinspektör av klass 2	27
stationsinspektör av klass 1 B	22
stationsinspektör av klass 1 A	16;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförande av förberörda förslag må erfordras.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Inledning	2
1936 års klassificeringskommittés förslag	7
Departementschefen	27
Postverket	29
Departementschefen	38
Telegrafverket	39
Departementschefen	44
Statens järnvägar	46
Departementschefen	62
Sammanställning av departementschefens förslag	65
Övergångsanordningar. Departementschefens hemställan	65
