

Nr 240.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar; given Stockholms slott den 8 maj 1948.

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.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

Den 17 maj 1946 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fyra sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande ändrade grunder för klassificering av trafik-

anstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar ävensom av-
giva de förslag till klassificering av verkens trafikanstalter, till vilka utred-
ningen kunde föranleda. Med stöd av bemyndigandet tillkallade jag den 22
maj 1946 såsom sakkunniga kanslirådet *O. A. Berger*, tillika ordförande,
byråcheferna *G. A. Hultman* och *S. G. Wold* samt överinspektören *H. E.
Oredsson*. De sakkunniga, som antogo benämningen *1946 års klassificerings-
kommitté*, avgåvo den 22 december 1947 betänkande i ämnet (SOU 1947:
78). I betänkandet sammanfattar kommittén de viktigare synpunkter och
förslag, som kommittén framfört, i följande sju punkter.

1. Klassificeringen bör i största möjliga utsträckning ske efter samma
principer vid de tre verken. På grund av arbetsuppgifternas olikhet är det
emellertid icke möjligt att åstadkomma ett fullt enhetligt klassificerings-
system.

2. För allmänna klassificeringar bör icke i förväg fastställas någon viss
periodicitet. Ändring av en trafikanstalts klass eller av grunderna för klassi-
ficeringen bör kunna ske, när övertygande skäl därtill föreligga. Urvalet av
trafikfaktorer bör vara sådant, att verksstyrelserna och personalen kunna
årligen följa utvecklingen. Kommittén har medtagit endast sådana faktorer,
vilkas storlek kan utläsas ur befintlig statistik.

3. Kommittén föreslår, att nuvarande klass 4 samt vid postverket och
statens järnvägar nuvarande klass 1 A slopas. De trafikanstalter, som till-
höra dessa klasser, föreslås fördelade på övriga klasser efter rörelsens storlek.
Vidare föreslår kommittén, att en ny högsta klass inrättas två lönegrader
ovanför den nuvarande högsta klassen.

4. De hittills använda klassbeteckningarna föreslås utbytta mot numren
på de lönegrader, i vilka föreståndarna för vederbörande trafikanstalter äro
placerade. Vidare föreslår kommittén, att klassbeteckningarna utgå ur före-
ståndarbefattningarnas benämning samt att tjänstetitlarna överpostmästare
och överinspektor utbytas mot postmästare respektive stationsinspektor.

5. I fråga om de föreståndartjänster, vilkas antal bestämmas av Kungl.
Maj:t, böra verksstyrelserna givas samma befogenhet, som för närvarande
tillkommer dem beträffande andra tjänster, d. v. s. att inom ramen av fast-
ställd personalstat vidtaga utbyten. Motsvarande befogenhet synes böra av
riksdagen utverkas för Kungl. Maj:t beträffande de tjänster, vilkas antal
bestämmas av riksdagen.

6. Till grund för kommitténs fördelning av trafikanstalterna på de olika
klasserna ha legat för varje verk uppgjorda poänglistor, i vilka anstalterna
ordnats efter fallande poäng. Fördelningen har skett efter erfarenhetsmässig
bedömning. Sedan ungefärliga gränslinjer uppdragits på poänglistorna, ha
trafikanstalterna inom gränsområdena ägnats närmare studium. Resultaten
av fördelningen redovisas genom uppräknig av de anstalter, som enligt
kommitténs förslag böra hänföras till de skilda klasserna.

7. Kostnaderna för genomförande av kommitténs förslag uppgå för år
räknat till 320 000 kronor och fördela sig med 107 000 kronor på postverket,
52 000 kronor på telegrafverket och 161 000 kronor på statens järnvägar.

Kommittén har under utredningsarbetets fortgång haft överläggningar med representanter för Postmästareföreningen, Posttjänstemännens förening, Svenska postmannaförbundet, Sveriges poststationsföreståndareförening, Kvinnliga telegrafpersonalens förening, Svenska telegraftjänstemännens förening, Statens järnvägars befälsförbund, Svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund samt Svenska järnvägsmanaförbundet.

Över betänkandet ha utlåtanden avgivits av generalpoststyrelsen den 27 januari 1948, telegrafstyrelsen den 12 januari 1948, järnvägsstyrelsen den 28 januari 1948 och statens lönenämnd den 27 februari 1948.

Vad kommittén föreslagit anser jag mig böra tillstyrka med den jämkning allenast, som föranledes av vad järnvägsstyrelsen anfört beträffande tre i förslaget ingående trafikanstalter.

Kommitténs allmänna synpunkter.

Kommittén erinrar inledningsvis, att allmän klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar senast ägt rum år 1938. Denna byggde på förslag av 1936 års klassificeringskommitté. I avvaktan på ny allmän klassificering har en provisorisk klassificering verkställt år 1946.

Klassificeringens praktiska syfte är att få fram ett underlag för bestämmande av föreståndarnas lönegradsplacering. Det gäller därför i första hand att finna ett siffermässigt uttryck för rörelsens omfattning vid de olika anstalterna. Detta anser kommittén liksom tidigare böra ske genom att utvälja och poängsätta vissa för trafikarbetet representativa faktorer, i det följande benämnda trafikfaktorer. Det sammanlagda poängtalet uträknas därefter för envar anstalt och anstalterna ordnas i storleksordning efter fallande poäng. Med ledning av den sålunda erhållna poängserien och efter erfarenhetsmässig bedömning fördelas anstalterna på skilda klasser.

Kommittén anför därefter i huvudsak följande.

Enhetligt klassificeringssystem för de tre verken. Eftersom lönerna äro enhetligt reglerade vid de tre verken, ligger den frågan nära till hands, huruvida icke ett enhetligt system skulle kunna användas vid klassificeringen av verkens trafikanstalter. Kunde så ske, skulle uppenbarligen vissa fördelar vinnas. Erinras må exempelvis, att post-, telegraf- och järnvägsanstalterna på samma ort ofta äro och även måste bli placerade i olika klasser. Förståelsen härav skulle givetvis underlättas, om ett enhetligt system tillämpats vid klassificeringen.

Enligt kommitténs mening bör klassificeringen i största möjliga utsträckning ske enligt samma principer vid de tre verken. Kommittén har emellertid funnit, att ett fullt enhetligt klassificeringssystem tyvärr icke kan åstadkommas, enär arbetsuppgifterna vid de tre verken äro alltför olika. Valet av trafikfaktorer och poängsättningen av dessa har därför måst ske med hänsyn till varje verks speciella förhållanden i fråga om arbete och organisation.

Klassificeringarnas periodicitet. Tidigare räknade man med att en allmän översyn av trafikanstalternas klassificering skulle ske med bestämda intervaller. Vid 1938 års klassificering framlades icke något förslag i sådan riktning. Det uttalades dock, att allmänna revisioner av klassindelningen som regel icke borde ske med kortare mellanrum än fem år.

I praktiken har någon regelbundenhet på detta område icke kunnat upprätthållas. Allmänna revisioner ha kommit till stånd då så efter framställning av vederbörande verksstyrelser ansetts påkallat.

Enligt kommitténs mening finns icke anledning att i strid mot gjorda erfarenheter fasthålla vid tanken på viss i förväg fastställd periodicitet. En sådan måste för övrigt ur flera synpunkter betraktas såsom olämplig.

Enligt hittills tillämpad ordning ha grunderna för klassificeringen kunnat ändras endast vid klassificeringstillfällena. Härigenom har uppkommit en i och för sig önskvärd stabilitet. Man har emellertid samtidigt förlorat möjligheten att under en klassificeringsperiod vidtaga sådana ändringar, som av ett eller annat skäl kunna vara nödvändiga eller önskvärda, t. ex. till följd av att en ny rörelsegren tillkommit eller en viss rörelsegren fått ändrad betydelse. Man bör ej heller bortse från det förhållandet, att en periodisk omprövning av klassificeringssystemet kan tänkas innebära en frestelse att vid klassificeringstillfällena begagna den möjlighet, som då erbjuder sig och som icke förrän om åtskilliga år återkommer, till att genomföra sådana ändringar av grunderna, beträffande vilka man eljest skulle ha iakttagit större försiktighet.

Hittillsvarande praxis har vidare inneburit, att föreståndartjänsternas lönegradsplacering som regel upptagits till omprövning endast vid klassificeringstillfällena. Detta har lett till att en av sakliga skäl betingad förbättring av en föreståndartjänsts lönegradsplacering måst uppskjutas i avvaktan på nästa allmänna klassificering. På grund härav ha föreståndartjänsterna kommit i en sämre ställning än övriga tjänster, vilkas inplacering på löneskalan kan omprövas, så snart behov därav uppstår. Å andra sidan har en sakligt motiverad nedflyttning i klass av en trafikanstalt — även vid inträffande vakans på föreståndarbefattningen — måst uppskjutas. Det sistnämnda innebär en onödig kostnad för statsverket.

Kommittén har sålunda kommit till den uppfattningen, att någon i förväg fastställd periodicitet icke bör ifrågakomma. Detta innebär, att kommittén med fullföljande av de tankegångar, som kommo till uttryck vid 1938 års klassificering, accepterar det faktiska förhållandet, att periodiciteten icke kunnat tillämpas i praktiken.

Det förutsättes härvid, att de trafikfaktorer, som utvalts såsom representativa för arbetet på en trafikanstalt, skola ingå i klassificeringen, så länge arbetsuppgifterna i fråga finnas kvar och äro av betydelse för värdesättningen av anstalterna. Nya faktorer böra icke införas i systemet, såvida icke nya väsentliga uppgifter tillkommit. Vidare bör poängsättningen av trafikfaktorerna bibehållas oförändrad, så länge arbetsformerna, de organisatoriska betingelserna och förhållandena i övrigt äro oförändrade. Detta inne-

bär med andra ord, att grunderna för klassificeringen icke böra ändras utan att starka skäl därtill föreligga. Behovet av sådana ändringar bör i första hand prövas av respektive verksstyrelser, på eget initiativ eller efter förslag från personalorganisationerna. Frågan bör därefter underställas statens lönenämnd, som vid framställning från visst verk undersöker konsekvenserna beträffande de övriga verken.

Urvalet av trafikfaktorer bör ske så, att möjlighet skapas för verksstyrelserna och för personalen att årligen följa utvecklingen på hithörande område. För att nå detta syfte har kommittén medtagit endast sådana trafikfaktorer, vilkas storlek kan utläsas ur befintlig statistik, d. v. s. statistik som föres av andra skäl än för klassificeringsändamål.

Såsom förut antytts åsyftar kommitténs förslag bl. a. att åstadkomma likställighet mellan föreståndare för trafikanstalt och innehavare av tjänst, vars lönegradsplacering kan omprövas närhelst så finnes påkallat. Detta får emellertid i den praktiska tillämpningen icke leda till en favorisering av föreståndartjänsternas innehavare. Så skulle ske, om varje överskridande av en tidigare tillämpad klassgräns skulle medföra uppflyttning i klass. Vid sidan av poängberäkningen bör städe göras en erfarenhetsmässig prövning, huruvida sådana bestående förhållanden föreligga, att höjning eller sänkning i klass bör ske. Det bör i detta sammanhang beaktas, att varje statens tjänsteman måste anses skyldig att inom skäliga gränser utan anspråk på uppflyttning i lönegrad underkasta sig den ökade arbetsbörda, som till följd av vederbörande verks normalt fortgående utveckling pålægges honom.

Nuvarande klasser. De nu förekommande klasserna samt föreståndartjänsternas nuvarande lönegradsplacering framgå av följande tablå.

Tjänst i lönegrad Ca	Postverket	Telegrafverket	Statens järnvägar
11	stationsmästare kl. 9	—	—
13	stationsmästare kl. 8	—	—
16	stationsmästare kl. 7	—	stationsmästare kl. 7
18	stationsmästare kl. 6	—	stationsmästare kl. 6
19	—	telegrafkommissarie kl. 6	—
20	stationsmästare kl. 5	—	stationsmästare kl. 5
21	—	telegrafkommissarie kl. 5	—
22	postmästare kl. 4	telegrafkommissarie kl. 4	stationsinspektör kl. 4
23	postmästare kl. 3	telegrafkommissarie kl. 3	stationsinspektör kl. 3
25	postmästare kl. 2	telegrafkommissarie kl. 2	stationsinspektör kl. 2
27	postmästare kl. 1 B	telegrafkommissarie kl. 1 B	stationsinspektör kl. 1 B
28	postmästare kl. 1 A	—	stationsinspektör kl. 1 A
29	överpostmästare	telegrafkommissarie kl. 1 A	överinspektör

Utanför klassificeringen falla sedan gammalt vissa större förvaltningsenheter vid telegrafverket, vilka tidigare benämnts huvudstationer.

Såsom framgår av tablån äro telegrafkommissarietjänsterna av klass 6 och 5 placerade en lönegrad högre än närmast motsvarande stationsmästartjänster vid postverket och statens järnvägar. Detta har sin grund bl. a. däri, att ifrågavarande anstalter äro organiserade på samma sätt som telegrafverkets övriga centralstationer, d. v. s. ha underlydande områden, samt att för innehav av dessa tjänster kräves fullständig telegrafutbildning motsvarande lägst fordringarna för anställning som telegrafexpeditör.

Borttagande av vissa klasser. Befordran inom var och en av föreståndar-karriärerna vid respektive verk medför i flertalet fall uppflyttning minst två lönegrader. Så är ock i allmänhet fallet vid befordran *till* de ifrågavarande karriärerna.

I följande fall erhålles dock uppflyttning endast en lönegrad:

1) vid befordran till föreståndartjänst av klass 4 (Ca 22), som i regel sker inom postverket från förste postassistent (Ca 21), inom telegrafverket från förste telegrafassistent (Ca 21) och inom statens järnvägar från förste stationsskrivare (Ca 21),

2) vid befordran till föreståndartjänst av klass 3 (Ca 23) från Ca 22.

3) vid befordran inom postverket och statens järnvägar till föreståndartjänst av klass 1 A (Ca 28) från Ca 27 samt

4) vid befordran inom postverket och statens järnvägar till överpostmästare respektive överinspektör (Ca 29) från Ca 28.

Inom de grupper av föreståndare, som omfatta stationsmästarna vid postverket och statens järnvägar samt telegrafkommissarierna av klass 6 och 5, medför alltså befordran i samtliga fall en uppflyttning av minst två lönegrader. Inom de karriärer, som omfatta lönegraderna Ca 21—Ca 29, är befordringsgången däremot ojämn, i det att befordran i vissa fall medför uppflyttning två lönegrader och i andra fall endast en lönegrad.

Den nuvarande ordningen med ett relativt stort antal klasser inom de sistnämnda karriärerna har visat sig leda till att byte av föreståndare sker mycket ofta vid ifrågavarande anstalter. Dessa täta ombyten av föreståndare kunna uppenbarligen icke vara till fördel vare sig för verken eller för personalen. Förutom de påtagliga olägenheter, som alltför täta föreståndarbyten innebära ur tjänstens synpunkt, medföra bytena avsevärda kostnader för staten i form av flyttningssättningar och omplaceringstraktamenten m. m. För personalen äro ofta återkommande flyttningar mindre önskvärda, särskilt när befordran innebär uppflyttning endast en lönegrad. I sistnämnda fall uppväger nämligen den högre lönen ej alltid nackdelarna av förflyttningen.

Med hänsyn till de olägenheter för både verk och personal, som det nuvarande antalet klasser och den nu gällande lönegradsplaceringen av föreståndartjänsterna sålunda medföra, anser kommittén, att trafikanstalterna av klass 4 (Ca 22) samt vid postverket och statens järnvägar trafikanstalterna av klass 1 A (Ca 28) böra utgå. De trafikanstalter, som för närvarande tillhöra dessa klasser, böra fördelas på övriga klasser alltefter rörelsens

storlek. Härigenom skulle vid normal befordran *till* ifrågavarande karriärer och vid all befordran *inom* karriärerna uppflyttning ske minst två lönegrader. Genom att slopa föreståndartjänsten i Ca 28 vid postverket och statens järnvägar, till vilken någon motsvarighet icke finns vid telegrafverket, vinnas dessutom en ökad likformighet mellan de tre verken.

En ny högsta klass. Ehuru stor återhållsamhet städse iakttagits beträffande uppflyttning av trafikanstalter till den nuvarande högsta klassen, har denna kommit att bliva mycket heterogent sammansatt. Kommittén har ingående prövat frågan om dessa trafikanstalters placering i klass och därvid kommit till den uppfattningen, att trafikarbetet på några av de största anstalterna numera nått en sådan storlek, att det måste anses skäligt och rättvist att en ny högsta klass inrättas. I enlighet med den förut förordade principen om två lönegraders skillnad mellan föreståndartjänsterna inom de olika karriärerna föreslås, att föreståndare för trafikanstalt inom denna högsta klass placeras i Ca 31.

Förslaget om en föreståndartjänst i sistnämnda lönegrad kan för post- och telegrafverkens del genomföras utan att några organisatoriska svårigheter uppkomma. För statens järnvägars del leder däremot förslaget till att föreståndaren blir placerad en lönegrad över sin närmaste förman, förste trafikinspektören (Ca 30). Kommittén har för sin del räknat med att de förste trafikinspektörer, som beröras av kommitténs förslag, böra givas en förbättrad löneställning. I avvaktan på resultatet av pågående utredning rörande statens järnvägars organisation böra de tilldelas förordnande i högre lönegrad.

Postexpeditioner av klass 8 och 9. Dylika postexpeditioner ha funnits sedan den 1 juli 1923. Först år 1938 medtogos de vid klassificeringen.

Kommittén kan icke finna, att någon olägenhet skulle behöva uppstå genom att dessa postexpeditioner, i överensstämmelse med vad som tidigare varit fallet, lämnades utanför den för kommunikationsverken gemensamma klassificeringen. De trafikanstalter vid statens järnvägar, som närmast motsvara ifrågavarande postexpeditioner, ingå icke i klassificeringen och någon ändring härutinnan har icke ifrågasatts.

Enligt kommitténs mening är det rationellt och i god överensstämmelse med nutida strävan till decentralisering att icke vidare betunga statsmakterna med dessa relativt små trafikanstalters klassificering. Denna angelägenhet synes med fördel kunna överlåtas åt generalpoststyrelsen.

Kommittén föreslår alltså, att postexpeditionerna med föreståndare i lägre lönegrad än Ca 16 icke vidare medtagas i de för kommunikationsverken gemensamma klassificeringarna.

Ändrade benämningar. Det nuvarande systemet med klassbeteckningarna i nummerföljd medför, att i vissa fall klassnumren måste ändras, om någon klass tillkommer eller utgår. Detta anser kommittén vara mindre rationellt

och föreslår, att som beteckning på en trafikanstalts klass i stället användes numret på den lönegrad, i vilken föreståndartjänsten är placerad. I stället för postexpedition av klass 7, 6 och 5 skulle alltså användas benämningarna postexpedition av klass 16, 18 och 20, postkontoren skulle benämnas postkontor av klass 23, 25, 27, 29 och 31. På motsvarande sätt skulle förfaras beträffande telegrafverket och statens järnvägar. Vid en sådan ordning föranleder tillkomsten eller sloandet av en klass icke ändring i beteckningen för övriga klasser. Dessutom erhålles en klassbeteckning, som samtidigt direkt anger föreståndartjänstens lönegradsplacering.

Vad föreståndarbefattningarnas benämning angår föreslår kommittén, att klassbeteckningarna utgå och att befattningarna benämnas vid postverket stationsmästare (Ca 16, 18, 20) och postmästare (Ca 23, 25, 27, 29, 31) samt motsvarande beträffande telegrafverket och statens järnvägar. En konsekvens härav blir, att de nuvarande benämningarna överpostmästare och överinspektor försvinna. Kommittén anser nämligen i likhet med 1936 års klassificeringskommitté, att dessa benämningar äro missvisande, enär de trafikanstalter, som tjänstemännen i fråga förestå, i organisatoriskt hänseende icke skilja sig från övriga större anstalter vid respektive verk. De nuvarande innehavarna av tjänstetitlarna överpostmästare och överinspektor böra dock bibehållas vid dessa titlar.

Föreslagna klasser. Kommitténs förslag beträffande antalet klasser och föreståndartjänsternas lönegradsplacering framgår av följande tablå.

Trafik- anstalt av klass	F ö r e s t å s a v		
	vid postverket	vid telegrafverket	vid statens järnvägar
16	stationsmästare i Ca 16	—	stationsmästare i Ca 16
18	stationsmästare i Ca 18	—	stationsmästare i Ca 18
20	stationsmästare i Ca 20	—	stationsmästare i Ca 20
21	—	telegrafkommissarie i Ca 21	—
23	postmästare i Ca 23	telegrafkommissarie i Ca 23	stationsinspektor i Ca 23
25	postmästare i Ca 25	telegrafkommissarie i Ca 25	stationsinspektor i Ca 25
27	postmästare i Ca 27	telegrafkommissarie i Ca 27	stationsinspektor i Ca 27
29	postmästare i Ca 29	telegrafkommissarie i Ca 29	stationsinspektor i Ca 29
31	postmästare i Ca 31	telegrafkommissarie i Ca 31	stationsinspektor i Ca 31

Telegrafkommissarietjänst i Ca 19 (nuvarande klass 6) har icke medtagits, enär kommitténs förslag icke upptager några telegrafstationer i här-
emot svarande klass 19. Enligt vad som från telegrafstyrelsen inhämtats
räknar man där med att om framdeles nya centralstationer inrättas, dessa
redan från början komma att vara av sådan storlek, att lägre placering än
i klass 21 icke kan ifrågakomma.

Befogenhet för verksstyrelse att i vissa fall ändra trafikanstalts klass. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 februari 1945 har järnvägsstyrelsen hemställt att vid uppkommande vakans få genom omflyttning i mån av behov disponera det i personalstaten medgivna antalet stationsmästarbefattningar i dåvarande lönegraderna A 12, A 14 och A 16 utan att behöva underställa Kungl. Maj:ts prövning frågan om till vilken klass en viss station skall vara hänförd. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 november 1945 har järnvägsstyrelsen upprepat denna sin framställning.

Allmänna lönenämnden framhöll i utlåtande häröver den 18 december 1945, att vissa skäl syntes tala för den föreslagna anordningen. Det kunde emellertid ifrågasättas, om ej generalpoststyrelsen borde erhålla ett motsvarande bemyndigande beträffande postexpeditionerna. Spörsmålet syntes lönenämnden lämpligen kunna upptagas till behandling i samband med utredningen angående ändrade klassificeringsgrunder.

Den ifrågasatta anordningen innebär, att vederbörande verksstyrelse skulle äga vidtaga höjning i klass av viss anstalt, om detta kombineras med samtidig sänkning i klass av annan anstalt. Antalet föreståndarbefattningar i de olika klasserna enligt fastställd personalstat skulle således icke härigenom ändras.

Kommittén har funnit, att det begärda bemyndigandet skulle medföra en smidigare och mera rationell ordning än den nuvarande. Bemyndigandet bör gälla ej blott de nämnda befattningarna utan alla föreståndartjänster i högst Ca 23 vid samtliga tre verk. Det bör gälla även vid byte mellan sådan föreståndartjänst i högst nämnda lönegrad, som ingår i denna klassificering, och föreståndartjänst, som ligger utanför klassificeringen, t. ex. byte vid statens järnvägar mellan stationsmästartjänst och tjänst som föreståndare för trafikplats.

Vidare anser kommittén, att föreståndartjänst i högst Ca 23 bör, i likhet med vad som gäller beträffande övriga tjänster inom ifrågavarande lönegrader, kunna genom beslut av verksstyrelse utbytas mot föreståndartjänst i lägre lönegrad utan samtidig höjning i klass av annan anstalt.

Det förutsättes, att verksstyrelserna i här berörda frågor överlägga med vederbörande personalorganisationer.

Vidare förordar kommittén, att Kungl. Maj:t utverkar motsvarande befogenheter gentemot riksdagen i vad avser befattningar i högre lönegrad än Ca 23.

Kommitténs förslag till klassificering av trafikanstalterna.

Inledning. Kommitténs klassificeringsförslag bygger på 1946 års trafik-siffror. Det har nämligen synts kommittén angeläget att till grund för klassificeringen välja trafiksiffror, som ligga klassificeringstillfället så nära som möjligt. Härtill kommer att 1946 utgör det första hela fredsåret.

Kommittén har i avvaktan på 1946 års trafiksiffror poängberäknat trafikanstalterna på grundval av 1945 års siffror. Det har kunnat konstateras, att

en klassificering på det ena eller andra årets trafiksiffror skulle leda till i stort sett samma resultat.

Vid beräkningarna har varje trafikfaktor upptagits med två decimaler. Avrundning till helt tal har gjorts i slutsumman.

Såsom i det föregående antytts har fördelningen av anstalterna på de olika klasserna skett med ledning av de uppgjorda poänglistorna och efter erfarenhetsmässig bedömning. Kommittén har under arbetets gång rådgjort med de tjänstemän inom respektive verksstyrelser, som besitta ingående sakkunskap på ifrågavarande område, samt med distriktsbefälet.

Sedan på poänglistorna uppdragits ungefärliga gränslinjer mellan de olika klasserna, har ett närmare studium ägnats de anstalter, vilkas poängtal ligga på eller i närheten av dessa gränser. I mera svårbedömbara fall har kommittén genom besök på platsen förskaffat sig en klarare uppfattning om föreståndarens arbete och dettas svårighetsgrad.

Anstalter, vilkas rörelse är av speciell natur och beträffande vilka en poängberäkning efter de allmänt tillämpade grunderna icke ger ett tillfredsställande underlag för bedömningen, ha placerats i klass med hänsyn till det särskilda ansvar och de särskilda arbetsuppgifter, som påvåla föreståndaren.

Där i vissa hänseenden speciella krav måste ställas på en anstalts föreståndare, har detta förhållande, vilket icke kommer till uttryck i poängsättningen, såtillvida påverkat förslaget, att vederbörande anstalt i vissa fall placerats en klass högre än som skulle följa av poängtalet.

Å andra sidan har stark återhållsamhet iakttagits i fråga om sådana anstalter, vilkas poängtal i och för sig motivera en uppflyttning i klass men där rörelsen är av mera ensidig karaktär eller förenklad och underlättad av särskilda förhållanden. Avvikelser från poängföljden i nedåtgående riktning ha vidare företagits i sådana fall, där rörelsen under år 1946 konstaterats vara större än normalt på grund av alltjämt kvarstående krisförhållanden. Försiktigheten bjuder att beträffande sistberörda anstalter låta med en av poängtalet motiverad höjning i klass anstå i avvaktan på rörelsens vidare utveckling.

Vid postverket och telegrafverket, där trafikarbetet i stort sett är i stadig tillväxt och nedgång i en anstalts rörelse som regel förekommer endast i samband med organisatoriska förändringar (nyinrättande och indragning av anstalter), ha avvikelserna från poängföljden kunnat göras relativt fåtaliga.

Vid statens järnvägar åter, där rörelsen av kända skäl är mera konjunkturkänslig och fluktuerande, har det under årens lopp visat sig, att oavlåtliga omkastningar i stationernas inbördes ordningsföljd förekomma. Vad förut sagts rörande ensidighet i vissa anstalters rörelse har också vid statens järnvägar tillämpning i högre grad än vid de övriga verken. Då det med hänsyn till det stora antal anstalter vid statens järnvägar, som ingå i klassificeringen, icke är möjligt att undersöka förhållandena i sådant avseende vid varje särskild anstalt, har det befunnits nödvändigt att vid sidan av po-

ängberäkningen införa en kompletterande regel. Denna innebär, att en anstalt skall för att hänföras till klassificerad station ha att besörja person-, gods- och posttrafik i sådan omfattning, att summan av poängen för faktorerna biljetter, resgods, gods, godsvagnar, omlastning, gemensam allmän tjänst, uppbörd, posttjänst och biltrafik jämte motsvarande poäng från underlydande platser uppgår till minst 10. Anstalt, för vilken nämnda summa uppgår till lägst 10 och högst 14, placeras en klass lägre än den anstalten skulle tillhöra, om hänsyn togs enbart till totalpoängen.

Vidare har vid statens järnvägar, i syfte att undvika ett stort antal höjningar och sänkningar i klass, vilka måhända snart nog måste återgå, i avvaktan på den fortsatta trafikutvecklingen den regeln tillämpats, att station, vars poängtal befinner sig i gränsområdet mellan två klasser, tills vidare bibehålles i sin nuvarande klass eller vid uppflyttning placeras en klass lägre än poängtalet anger.

Grunder för poängberäkningen. Vid postverket ha följande faktorer medtagits vid poängberäkningen, nämligen personal, underlydande anstalter, avgående vanlig brevpост, avgående postabonnerade tidningar, ankommande vanlig brev- och tidningspost, värdeförsändelser m. m., skatteanvisningar, uppbörd, penningförmedling och postdiligenstrafik, tillhoppa 10 faktorer.

Vid telegrafverket äro faktorerna följande, nämligen personal, underlydande anstalter, telegraftrafik, rikstrafik, lokal- och landstrafik, taxeområden, automatik, telefonabonnemangsrörelsen, radiolicensrörelsen, nyanläggning och underhåll, arbetsorder samt uppbörds- och räkenskapsväsen, tillhoppa 12 faktorer.

Vid statens järnvägar räknas med följande faktorer, nämligen säkerhetstjänst, tågutrustning, biljetter, resgods, gods, godsvagnar, omlastning, gemensam allmän tjänst, uppbörd, posttjänst, biltrafik, personal samt underlydande anstalter, tillhoppa 13 faktorer.

Beträffande de olika faktorernas poängsättning torde här få hänvisas till betänkandet (s. 21—22, 28—29 och 31—33).

Fördelning av trafikanstalterna på olika klasser. Kommittén har i särskilda tabeller för de tre verken fördelat trafikanstalterna på de av kommittén föreslagna klasserna. I tabellerna angivas anstalternas sammanlagda poängtal. De anstalter, beträffande vilka föreslås ändring i klass, äro angivna med kursiv stil och med nuvarande klass inom parentes.

De tre tabellerna torde få såsom bilaga fogas härvid (*Bilaga*).

Beträffande postverket framhåller kommittén, att postdiligenstrafiken hittills praktiskt taget lämnats åsido vid klassificeringarna. Vederbörande postmästare ha i stället kompenserats genom särskild ersättning (gratifikation) med högst 400 kronor för år.

För närvarande trafikerar postverket ett 30-tal diligenslinjer med en sammanlagd längd av över 4 000 km. Vagnparken utgöres av 125 bussar och 13 lastbilar. Antalet postkontor med underlydande diligenslinjer uppgår till 14, varav 13 i Norrland.

Enligt kommitténs mening bör det hittillsvarande gratifikationssystemet avecklas och diligenstrafiken medtagas vid poängberäkningen. Den omständigheten att endast relativt få postkontor ha underlydande diligenslinjer bör icke utgöra hinder för en sådan ändring. Önskvärd likformighet skulle härigenom vinnas med statens järnvägar.

Kommittén framhåller vidare, att vid poängtalens fastställande förutsatts, att postexpeditionerna Stockholm 32 och Hammarbyhöjden utbytas mot postkontor, att postkontoren Limhamn och Göteborg 11 utbytas mot postexpeditioner och förläggas under postkontoren Malmö 1 respektive Göteborg 1, att postkontoren Malmerget, Höör och Lilla Edet utbytas mot postexpeditioner och med sina underlydande anstalter förläggas under postkontoren Gällivare respektive Eslöv och Trollhättan 1 samt att postkontoret Skänninge utbytes mot postexpedition och jämte poststationerna Appuna och Bjälbo förlägges under postkontoret Mjölby, medan kontorets övriga poststationer tillföras postkontoret Linköping 1.

Kostnadsberäkning. De årliga kostnadsökningarna vid genomförandet av kommitténs förslag har kommittén beräknat på följande sätt.

Postverket.

Uppflyttningar i klass.

	<i>Antal</i>
Från överpostmästarklass till klass 31	3
» klass 1 A » » 29	24
» » 1 B » » 29	2
» » 2 » » 27	11
» » 3 » » 27	1
» » 3 » » 25	14
» » 4 » » 25	1
» » 4 » » 23	42
» » 5 » » 23	2
» » 6 » » 20	14
» » 7 » » 20	1
» » 7 » » 18	13
» » 8 » » 18	5
» » 9 » » 18	3
» » 8 » » 16	18
» » 9 » » 16	4

Summa 158

Kostnadsökning per år ca 139 000 kronor.

Nedflyttningar i klass.

	<i>Antal</i>
Från klass 2 till klass 23	3
» » 4 » » 20	6
» » 5 » » 18	3
» » 6 » » 16	1

Från klass 6 till klass 13—11	2
» » 7 » » 13—11	3
	Summa 18

Kostnadsminskning per år ca 23 000 kronor.

Från kostnadsökningen böra avgå kostnaderna för av Kungl. Maj:t tidigare beslutade uppflyttningar i klass, vilka beräknas uppgå till ca 4 000 kronor, samt kostnaden för bortfallande gratifikationer till postmästare vid diligenspostkontor, ca 5 000 kronor.

Nettokostnadsökning per år ca 107 000 kronor.

Telegrafverket.

<i>Uppflyttningar i klass.</i>	<i>Antal</i>
Från klass 1 A till klass 31	3
» » 1 B » » 29	6
» » 2 » » 27	5
» » 3 » » 25	17
» » 4 » » 23	16
» » 6 » » 21	3
	Summa 50

Kostnadsökning per år ca 54 500 kronor.

<i>Nedflyttningar i klass.</i>	<i>Antal</i>
Från klass 4 till klass 21	4
Kostnadsminskning per år ca 2 500 kronor.	
Nettokostnadsökning per år ca 52 000 kronor.	

Statens järnvägar.

<i>Uppflyttningar i klass.</i>	<i>Antal</i>
Från överinspektorsklass till klass 31	4
» klass 1 A » » 29	13
» » 1 B » » 29	3
» » 2 » » 27	9
» » 3 » » 25	11
» » 4 » » 23	67
» » 5 » » 23	5
» » 6 » » 20	32
» » 7 » » 20	1
» » 7 » » 18	67
» expeditionsställe » » 18	3
» » » » 16	5
» trafikplats » » 18	2
» » » » 16	60
	Summa 282

Kostnadsökning per år ca 281 000 kronor.

Nedflyttningar i klass.		Antal
Från klass 1 A till klass 27	.....	1
» » 2 » » 23	.....	2
» » 4 » » 20	.....	16
» » 5 » » 18	.....	19
» » 6 » » 16	.....	19
» » 6 » trafikplats	.....	2
» » 7 » »	.....	46
	Summa	105

Kostnadsminskning per år ca 120 000 kronor.

Nettokostnadsökning per år ca 161 000 kronor.

Kostnaderna för genomförande av kommitténs förslag uppgå alltså sammanlagt vid de tre verken till 320 000 kronor per år.

Utlåtandena.

Generalpoststyrelsen. Enligt styrelsens uppfattning äro de föreslagna ändringarna i vissa postmästartjänsters lönegradsplacering och i de nu gällande reglerna för postanstalternas klassificering väl grundade med hänsyn till de förändringar, som inträtt i postverkets rörelse sedan föregående allmänna klassificering. Postanstalternas fördelning på de skilda klasserna synes innebära en riktig värdering av föreståndarnas arbetsuppgifter och ansvar. Då de sakkunnigas förslag jämväl i övrigt synes lämpligt, får styrelsen ansluta sig till detsamma och förorda dess genomförande så snart så låter sig göra.

Förslaget innebär bland annat, att postdiligenstrafiken inräknas såsom klassificeringsfaktor, vilket tidigare icke varit fallet. Enligt Kungl. Maj:ts brev till styrelsen den 18 oktober 1935 äger styrelsen att, så länge postdiligenslinje icke ingår såsom faktor vid postkontorens klassificering, utbetala särskild ersättning (gratifikation) med högst 400 kronor för år till postmästare vid sådant postkontor, under vilket postdiligenslinje lyder. I och med förslaget genomförande skulle således styrelsens rätt att utdela dylik gratifikation bortfalla. Detta förhållande skulle emellertid innebära, att postmästarna vid sex postkontor med diligensrörelse, vilka postkontor enligt förslaget icke äro avsedda att höjas i klass, skulle få vidkännas en inkomstminskning, vilket enligt styrelsens uppfattning icke vore skäligt. Styrelsen hemställer därför om bemyndigande att till de postmästare, som vid tiden för förslaget eventuella genomförande förestå ifrågavarande sex postkontor, övergångsvis utbetala gratifikation på sätt tidigare skett så länge postmästarna kvarstå i de innehavda befattningarna.

Telegrafstyrelsen. Från styrelsens sida finnes icke något att erinra mot i betänkandet framlagda förslag, i vad desamma beröra telegrafverket. Styrelsen vill endast framhålla, att jämlikt beslut av styrelsen förvaltningen

av Hultfreds redovisningsområde kommer att överflyttas från Hultsfred till Vimmerby, räknat från och med den 16 januari 1948, från vilken tidpunkt områdets centralstation sålunda blir förlagd till sistnämnda ort.

Det synes styrelsen angeläget, att de ifrågasatta ändringarna i klassindelningen m. m. för telegrafverkets stationer komma till stånd snarast möjligt. Styrelsen får därför föreslå, att ändringarna — i den mån så låter sig göra med hänsyn till den prövning, som ankommer på riksdagen beträffande ordinarie befattningar i lägst Ca 24 — genomföras från och med den 1 juli 1948.

Järnvägsstyrelsen. Styrelsen har i stort sett icke något att erinra mot förslaget och de allmänna synpunkter, som de sakkunniga lagt till grund för detta. Särskilt vill styrelsen understryka vikten av att den föreslagna befohgenheten för styrelsen att i vissa fall ändra trafikanstalts klass kommer till stånd. Genomförandet av detta förslag skulle nämligen i hög grad underlätta en anpassning av trafikanstaltens inplacering i klass efter den ofta snabbt fluktuerande trafiken och inträdande ändrade organisatoriska förhållanden m. m. Behov av sådana ändringar uppkommer numera i allt större utsträckning på grund av bland annat biltrafikens utveckling och organisation, förändringar i fråga om postgöromålens förenande med järnvägsöromålen o. s. v.

De sakkunniga föreslå inrättandet av en ny högsta klass. Detta medför, såsom de sakkunniga framhållit, vissa olägenheter vid statens järnvägar. Därest en sådan högre klass införes vid post- och telegrafverken, vill styrelsen emellertid under de av de sakkunniga angivna förutsättningarna icke motsätta sig förslaget för statens järnvägars del. Dess genomförande torde dock få till följd att uppflyttning i lönegrad även av ett flertal andra tjänster måste äga rum.

Vad angår förslaget till klassificering av statens järnvägars trafikanstalter har styrelsen icke något att erinra mot de tillämpade grunderna för poängberäkningen. Beträffande inplaceringen i klass av de olika trafikanstalterna vid statens järnvägar föreslår styrelsen med hänsyn till inträdda, ändrade trafikförhållanden m. m. följande justeringar i de sakkunnigas förslag.

Bastuträsk (klass 23). De sakkunniga, som föreslagit bibehållande av denna station i klass 23 (nuvarande klass 3), ha utgått ifrån att 1946 års trafik inkluderade viss betydande kristrafik och ha ansett, att trafikutvecklingen borde avvaktas innan höjning i klass ägde rum. Sedan nu trafik-siffrorna för år 1947 föreligga, visar det sig emellertid, att den kristrafik, som funnits där och som försvunnit, i betydande grad ersatts med annan trafik, som enligt vad nu kan bedömas är av bestående art. På grund härav och med hänsyn till det höga poängtalet synes skäligt, att stationen redan nu hänföres till klass 25.

Vretstorp (klass 20). Trafiken vid platsen har visat sådan nedgång, att stationen bör hänföras till klass 18.

Vinnö (klass 18). Denna trafikanstalt, som hittills varit självständig trafikplats, kommer att förändras till expeditiionsställe under Karpalunds station och bör sålunda utgå ur förslaget såsom klassificerad station.

Styrelsen hemställer, att klassificeringsförslaget genomföres från och med den 1 juli 1948.

Statens lönenämnd. Mot de i betänkandet angivna principerna för klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar har lönenämnden icke funnit anledning till erinran.

Lönenämnden har ej heller funnit anledning till erinran mot förslaget om inrättande av en ny högsta klass i 31 lönegraden. Beträffande de tre förste trafikinspektörer i Stockholm, Göteborg och Malmö, som beröras av förslaget, förordar lönenämnden, att de tills vidare tilldelas förordnande i 32 lönegraden. Några ytterligare förändringar synas — såsom kommittén jämväl ansett — icke för närvarande böra vidtagas.

De av järnvägsstyrelsen i utlåtande över betänkandet förordade ändringarna i klassificeringen av vissa trafikanstalter föranleda icke någon erinran av lönenämnden. Lönenämnden har ej heller funnit något att invända mot generalpoststyrelsens hemställan, att vissa postmästare övergångsvis skulle få bibehållas vid nu utgående gratifikationer på grund av bestyr med postdilignsrollen.

Departementschefen.

De allmänna synpunkter beträffande klassificeringen av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar, vilka 1946 års klassificeringskommitté givit uttryck åt och vilka icke mött några gensagor från de i ärendet hörda myndigheterna, föranleda ej heller från min sida någon erinran. Jag anser sålunda, att klassificeringen i största möjliga utsträckning bör ske efter samma principer vid de tre verken. Likaså delar jag kommitténs uppfattning om att någon periodicitet icke bör i förväg fastställas för allmänna klassificeringar. Härav följer att ändring av en trafikanstalts klass eller av grunderna för klassificeringen bör kunna ske, närhelst övertygande skäl därtill föreligga, samt att trafikfaktorerna i enlighet med kommitténs förslag böra utväljas så att de kunna utläsas ur befintlig statistik.

Kommitténs förslag rörande föreståndartjänsternas inplacering i löneskalan, vilket lämnats utan erinran av de hörda myndigheterna, anser jag mig böra tillstyrka. Jag har ej heller funnit anledning till erinran mot de av kommittén föreslagna nya klass- och tjänstebestämmelserna.

I detta sammanhang skall jag något beröra frågan om de konsekvenser, som införandet av en ny högsta föreståndarklass kan tänkas få beträffande vissa högre tjänster vid statens järnvägar.

Kommittén har framhållit, att ett bifall till förslaget skulle leda till att föreståndaren (Ca 31) blir placerad en lönegrad över sin närmaste förman, förste trafikinspektören (Ca 30). Fördenskull har kommittén räknat med

att de tre förste trafikinspektörer, som beröras av kommitténs förslag, nämligen förste trafikinspektörerna vid 24 trafiksektionen i Stockholm, vid 5 trafiksektionen i Göteborg och vid 10 trafiksektionen i Malmö, borde erhålla en förbättrad löneställning. I avvaktan på resultatet av pågående utredning rörande statens järnvägars organisation torde de enligt kommitténs mening böra tilldelas förordnande i högre lönegrad. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att ett genomförande av förslaget om en ny högsta klass, vilket styrelsen icke velat motsätta sig, torde få till följd uppflyttning i lönegrad av även ett flertal andra tjänster. Statens lönenämnd slutligen förordar, att de tre förste trafikinspektörer, om vilka här är fråga, tills vidare tilldelas förordnande i 32 lönegraden. Några ytterligare förändringar synas lönenämnden icke för närvarande böra vidtagas.

För egen del ansluter jag mig till förslaget om att förenämnda förste trafikinspektörer tills vidare tilldelas förordnande i 32 lönegraden. I samband därmed torde böra övervägas, huruvida icke samma förfaringssätt bör tillämpas beträffande de fyra överinspektörerna vid statens järnvägar.

För närvarande äga verksstyrelserna att beträffande andra tjänster än föreståndare för trafikanstalt vid uppkommande ledighet å tjänst inom högst Ca 23 utbyta den lediga tjänsten mot tjänst inom lägre lönegrad. Kommittén har med tillstyrkan av remissmyndigheterna föreslagit, att detta bemyndigande utsträcker till att omfatta även föreståndartjänsterna för trafikanstalter. I praktiken skulle detta betyda, att verksstyrelse skulle äga att höja viss anstalt i klass, om höjningen kombineras med samtidig sänkning i klass av annan anstalt, men vidare att verksstyrelse skulle äga att sänka viss anstalt i klass utan samtidig höjning i klass av annan anstalt. Bemyndigandet bör enligt förslaget gälla vid byte även mellan föreståndartjänst i högst Ca 23, som ingår i klassificeringen, och föreståndartjänst, som ligger utanför klassificeringen, t. ex. vid statens järnvägar byte mellan stationsmästartjänst och tjänst som föreståndare för trafikplats.

Mot vad sålunda föreslagits finner jag icke anledning till erinran. Jag anser mig vidare böra förorda, att i enlighet med kommitténs av remissmyndigheterna tillstyrkta förslag motsvarande befogenhet må tillkomma Kungl. Maj:t beträffande befattningar i högre lönegrad än Ca 23. Den utsträckning, i vilken berörda möjligheter kunna komma att utnyttjas, bör anmälas av verksstyrelserna för Kungl. Maj:t beträffande befattningar i högst Ca 23 och av Kungl. Maj:t för riksdagen beträffande befattningar i högre lönegrad än Ca 23.

Vad generalpoststyrelsen anfört rörande utbetalande övergångsvis av gratifikation till vissa postmästare vid postkontor, under vilka diligenslinje lyder, föranleder icke någon erinran från min sida.

Kommitténs förslag i fråga om fördelningen av trafikanstalterna på olika klasser anser jag mig beträffande post- och telegrafverken böra oförändrat tillstyrka. Det bör dock såsom telegrafstyrelsen framhållit uppmärksammas, att enligt beslut av styrelsen förvaltningen av Hultsfreds redovisningsområde numera överflyttats från Hultsfred till Vimmerby. För statens järn-

vägars del förordar jag, att de av järnvägsstyrelsen föreslagna, av lönenämnden tillstyrkta ändringarna i kommitténs förslag vidtagas. Dessa innebära, att Bastuträsk uppflyttas från klass 23 till klass 25, att Vretstorp nedflyttas från klass 20 till klass 18 samt att Vinnö utgår ur förslaget.

Den nya klassificeringen synes böra genomföras från och med den 1 juli 1948. Det torde därvid få ankomma på Kungl. Maj:t att efter verksstyrelsernas förslag meddela eventuellt erforderliga övergångsbestämmelser.

Åt 1946 års klassificeringskommitté har uppdragits att verkställa utredning och avgiva förslag rörande klassificering av trafikanstalterna vid bl. a. Västergötland—Göteborgs och trafikförvaltningens Göteborg—Dalarna—Gävle järnvägar. Vid nämnda järnvägars förstatligande erfordras med nuvarande benämningar och lönegradsplacering 1 stationsinspektör av klass 1 A i Ca 28, 5 stationsinspektörer av klass 1 B i Ca 27 och 5 stationsinspektörer av klass 2 i Ca 25. Bemyndigande torde böra inhämtas för Kungl. Maj:t att vidtaga de ändringar i den av riksdagen fastställda personalförteckningen för statens järnvägar, som föranledas av statsförvärvet och till vilka utredningen må giva anledning.

Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle i stället för i respektive verks av riksdagen fastställda personalförteckningar upptagna befattningar såsom föreståndare för trafikanstalt införas vid *postverket* 3 postmästare i Ca 31, 30 postmästare i Ca 29, 48 postmästare i Ca 27 och 60 postmästare i Ca 25, vid *telegrafverket* 3 telegrafkommissarier i Ca 31, 22 telegrafkommissarier i Ca 29, 22 telegrafkommissarier i Ca 27 och 31 telegrafkommissarier i Ca 25 samt vid *statens järnvägar* 4 stationsinspektörer i Ca 31, 21 stationsinspektörer i Ca 29, 34 stationsinspektörer i Ca 27 och 34 stationsinspektörer i Ca 25.

I stället för i respektive verks av Kungl. Maj:t fastställda personalförteckningar upptagna befattningar såsom föreståndare för trafikanstalt skulle införas vid *postverket* 94 postmästare i Ca 23, 65 stationsmästare i Ca 20, 36 stationsmästare i Ca 18 och 41 stationsmästare i Ca 16, vid *telegrafverket* 24 telegrafkommissarier i Ca 23 och 16 telegrafkommissarier i Ca 21 samt vid *statens järnvägar* 116 stationsinspektörer i Ca 23, 171 stationsmästare i Ca 20, 214 stationsmästare i Ca 18 och 236 stationsmästare i Ca 16.

I tjänsteförteckningen skulle de förändringar vidtagas, som framgå av redogörelsen för förändringarna i personalförteckningarna. Vidare böra vid postverket stationsmästare av klass 8 (Ca 13) och stationsmästare av klass 9 (Ca 11) utbytas mot stationsmästare utan klassbeteckning.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

- 1:o) godkänna av mig förordade grunder för klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar;

2:o) besluta, att antalet av följande befattningar skall från och med den 1 juli 1948 utgöra:

vid postverket

3 postmästare	Ca 31
30 postmästare	Ca 29
48 postmästare	Ca 27
60 postmästare	Ca 25

vid telegrafverket

3 telegrafkommissarier	Ca 31
22 telegrafkommissarier	Ca 29
22 telegrafkommissarier	Ca 27
31 telegrafkommissarier	Ca 25

vid statens järnvägar

4 stationsinspektorer	Ca 31
21 stationsinspektorer	Ca 29
34 stationsinspektorer	Ca 27
34 stationsinspektorer	Ca 25;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i personalförteckningen för statens järnvägar vidtaga de ändringar, som beträffande stationsinspektorstjänster föranledas av förstatligandet av Västergötland—Göteborgs och trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle järnvägar och till vilka pågående klassificering av trafikanstalterna vid nämnda järnvägar kan giva anledning;

4:o) medgiva, att i tjänsteförteckningen må vidtagas av mig i det föregående förordade ändringar;

5:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförande av klassificeringen 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:
Sven Karlson.

1946 års klassificeringskommittés förslag till fördelning å klasser av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar.¹

Postverket.

Klass 31

<i>Göteborg 1 (öpm)</i> ..	11 400	<i>Malmö 1 (öpm)</i> ...	7 075	<i>Stockholm 1 (öpm)</i> .	6 540
					3 st.

Klass 29

<i>Stockholm Ban</i> ...	4 150	<i>Stockholm 5 (1 A)</i> .	2 315	<i>Umeå 1 (1 A)</i>	1 720
<i>Stockholm 16 (1 A)</i> .	2 977	<i>Hälsingborg 1 (1 A)</i> .	2 287	<i>Halmstad 1 (1 A)</i> ..	1 679
<i>Borås 1</i>	2 894	<i>Karlstad 1 (1 A)</i> ..	2 238	<i>Karlskrona 1 (1 A)</i> .	1 643
<i>Uppsala 1</i>	2 805	<i>Västerås 1 (1 A)</i> ...	2 223	<i>Eskilstuna 1 (1 A)</i> .	1 636
<i>Örebro 1</i>	2 792	<i>Stockholm 7 (1 A)</i> .	2 117	<i>Kalmar 1 (1 A)</i> ...	1 607
<i>Linköping 1 (1 A)</i> .	2 572	<i>Sundsvall 1 (1 A)</i> ..	2 117	<i>Visby 1 (1 A)</i>	1 602
<i>Östersund 1 (1 A)</i> ..	2 487	<i>Jönköping 1 (1 A)</i> .	2 059	<i>Skellefteå (1 B)</i>	1 558
<i>Stockholm 12 (1 A)</i> .	2 413	<i>Kristianstad 1 (1 A)</i> .	1 984	<i>Örnsköldsvik (1 B)</i> .	1 540
<i>Norrköping 1 (1 A)</i> .	2 349	<i>Stockholm 3 (1 A)</i> .	1 873	<i>Stockholm 6 (1 A)</i> .	1 437
<i>Gävle 1 (1 A)</i>	2 334	<i>Växjö (1 A)</i>	1 729	<i>Falun 1 (1 A)</i>	1 385
					30 st.

Klass 27

<i>Stockholm 2</i>	1 931	<i>Härnösand</i>	1 053	<i>Stockholm 20</i>	783
<i>Lund 1</i>	1 296	<i>Vänersborg 1</i>	1 020	<i>Lidköping</i>	783
<i>Sollefteå</i>	1 295	<i>Nässjö</i>	991	<i>Ystad</i>	778
<i>Äppelviken</i>	1 281	<i>Landskrona 1</i>	973	<i>Eslöv (2)</i>	772
<i>Värnamo</i>	1 246	<i>Trollhättan 1</i>	964	<i>Motala (2)</i>	754
<i>Luleå 1</i>	1 240	<i>Falköping 1</i>	884	<i>Skara</i>	751
<i>Norrtälje</i>	1 224	<i>Sala</i>	881	<i>Råda (3)</i>	747
<i>Stockholm 9 (2)</i>	1 217	<i>Karlshamn</i>	877	<i>Oskarshamn</i>	739
<i>Hudiksvall</i>	1 196	<i>Karlskoga 1 (2)</i> ...	869	<i>Stockholm 19 (2)</i> ...	737
<i>Boden 1</i>	1 196	<i>Gällivare (2)</i>	869	<i>Söderhamn (2)</i>	715
<i>Stockholm 4</i>	1 169	<i>Kristinehamn 1</i> ...	866	<i>Eksjö</i>	714
<i>Nyköping 1</i>	1 159	<i>Borlänge</i>	856	<i>Ludvika</i>	703
<i>Uddevalla 1</i>	1 146	<i>Sundbyberg (2)</i>	828	<i>Mariestad</i>	701
<i>Skövde</i>	1 110	<i>Hässleholm 1 (2)</i> ..	827	<i>Nålden (2)</i>	701
<i>Bollnäs</i>	1 105	<i>Arvika 1</i>	811	<i>Katrineholm</i>	692
<i>Södertälje 1</i>	1 079	<i>Enköping 1 (2)</i>	790	<i>Trelleborg</i>	557
					48 st.

¹ De anstalter, beträffande vilka föreslås ändring i klass, äro angivna med kursiv stil och med nuvarande klass inom parentes.

Klass 25

Köping	693	Ljungby	580	Hedemora (3)	519
Munkedal	684	Jörn (3)	579	Lycksele (3)	516
Falkenberg	673	Mora	575	Storvik (3)	514
Enskede 1 (3)	673	Storuman	574	Kinna	508
Vännäs	672	Tomelilla	573	Åstorp (3)	498
Göteborg 5	664	Flen (3)	568	Vetlanda	497
Strömsund	659	Djursholm 1 (3) ...	564	Säffle	495
Stenungsund	650	Tierp (3)	564	Hultsfred (3)	495
Västervik	647	Ånge	564	Mölnadal 1 (3)	494
Mjölby	646	Övertorneå (3)	556	Sandviken 1	493
Tranås	646	Kiruna	547	Strängnäs	491
Varberg	642	Stockholm 21	538	Göteborg 7	490
Göteborg 2	639	Sveg (3)	536	Kil	486
Vara	619	Alvesta	536	Älmhult	486
Ljusdal	618	Strömstad	533	Ronneby (3)	486
Ängelholm	605	Älvsjö 1	531	Solna 1 (4)	475
Åsele	601	Alingsås	530	Malmö 4	473
Ulricehamn	598	Malung	526	Filipstad	454
Piteå	597	Arvidsjaur	524	Stockholm Tull ...	—
Krylbo	583	Sölvesborg	521	Göteborg 12 ¹	—

60 st.

Klass 23

Sunne	435	Stockholm 14	357	Nyland	288
Laholm	434	Älvsbyn	350	Vingåker (4)	288
Lidingö 1	434	Kungsbacka	344	Kävlinge	285
Osby	433	Vadstena (4)	341	Malmö 7 (4)	283
Leksand (4)	433	Malmö 2	340	Stockholm 18	282
Stockholm 15	417	Bengtsfors	338	Åseda (4)	281
Arboga	414	Ragunda	332	Haparanda	280
Klippan (4)	413	Årjäng (4)	331	Tidaholm	278
Nynäshamn 1	411	Stockholm 11	328	Söderköping	275
Finspång	407	Höganäs	328	Mellerud	272
Vilhelmina	403	Färjestaden	328	Norrköping 2	271
Bräcke	397	Stockholm 26 (4) ..	327	Malmö 6 (4)	271
Lysekil (2)	395	Åtvidaberg (4)	325	Mönsterås (4)	264
Västanfors (4)	390	Vimmerby	325	Nordmaling (4)	261
Göteborg 8	389	Svenljunga (4)	321	Hörby (4)	259
Kalix	386	Nora	321	Karlsborg (4)	258
Sävsjö	381	Gamleby	319	Valdemarsvik (4) ..	258
Hallsberg	380	Rättvik (4)	315	Stockholm 32 (5) ..	253
Lindesberg	379	Kumla	312	Hjo (4)	250
Kramfors	375	Stockholm 10	312	Göteborg 6	250
Nybro	371	Borgholm (4)	305	Gnesta	244
Stockholm 17	370	Huskvarna (4)	303	Charlottenberg	243
Stockholm 8 (2)	369	Töreboda (4)	297	Limmared (4)	238
Åmål	369	Simrishamn (4)	290	Laxå	236
Göteborg 3 (2)	369	Vansbro (4)	290	Svedala (4)	235
Torsby	361	Markaryd (4)	288	Malmö 3 (4)	230
Herrljunga	360	Skurup (4)	288	Kisa (4)	229

¹ Nyinrättad.

<i>Hammarbyhöjden</i> (5)	228	<i>Orsa</i> (4).....	217	<i>Ed</i> (4).....	212
<i>Båstad 1</i> (4).....	226	<i>Hällefors</i> (4).....	217	<i>Grängesberg</i> (4)....	212
<i>Avesta</i> (4).....	223	<i>Askersund</i> (4).....	217	<i>Kopparberg</i> (4)....	211
<i>Stockholm 23</i> (4)...	219	<i>Ockelbo</i> (4).....	215		
<i>Smedjebacken</i> (4) ..	218	<i>Göteborg 4</i> (4).....	213		

94 st.

Klass 20

<i>Stockholm 22</i>	225	<i>Ängby 1</i>	128	<i>Östhammar</i>	103
<i>Linhamn</i> (4).....	192	<i>Stockholm 29</i>	127	<i>Malmö 10</i> (6).....	103
<i>Göteborg 11</i> (4)....	185	<i>Malmö 11</i> (6)....	126	<i>Surahammar</i>	103
<i>Göteborg 13</i>	180	<i>Bofors</i>	125	<i>Skänninge</i> (4)....	102
<i>Hallstahammar</i> ...	173	<i>Skelleftehamn</i> ...	125	<i>Jönköping 3</i> (6) ...	102
<i>Stockholm 28</i>	165	<i>Lilla Edet</i> (4)....	123	<i>Kungsör</i>	101
<i>Stockholm 13</i>	161	<i>Uppsala 2</i>	123	<i>Göteborg 24</i> (6)....	100
<i>Göteborg 15</i>	151	<i>Kungälv</i>	119	<i>Vaxholm</i>	99
<i>Sollentuna</i>	150	<i>Götene</i> (6).....	119	<i>Huddinge</i>	99
<i>Stockholm 33</i>	149	<i>Göteborg 19</i> (6)....	118	<i>Korsnäs</i> (6).....	97
<i>Malmberget</i> (4)....	145	<i>Gislaved</i>	118	<i>Ödeshög</i>	96
<i>Hälsingborg 2</i>	140	<i>Linköping 2</i>	117	<i>Tyringe</i>	96
<i>Tibro</i>	140	<i>Borås 5</i> (6).....	116	<i>Sjöbo</i> (6).....	94
<i>Uppsala 3</i>	139	<i>Spånga</i>	114	<i>Säter</i>	93
<i>Fagersta</i>	139	<i>Göteborg 17</i> (6)....	114	<i>Stuvsta</i> (7).....	93
<i>Hagalund</i>	139	<i>Saltsjöbaden 1</i>	111	<i>Ljusne</i>	92
<i>Höör</i> (4).....	135	<i>Jönköping 2</i> (6) ...	110	<i>Örebro 3</i> (6).....	92
<i>Hagfors</i>	135	<i>Halmstad 3</i> (6)....	110	<i>Oxelösund</i>	92
<i>Norrköping 6</i>	134	<i>Munkfors 1</i>	109	<i>Örebro 2</i> (6).....	92
<i>Degerfors</i>	132	<i>Motala verkstad</i> ..	106	<i>Åhus</i>	91
<i>Stocksund</i>	131	<i>Insjön</i>	105	<i>Svalöv</i>	91
<i>Hofors 1</i>	129	<i>Ljungbyhed</i>	104		

65 st.

Klass 18

<i>Forshaga</i>	105	<i>Boden 19</i> (7).....	86	<i>Emmaboda</i>	80
<i>Iggesund</i> (7).....	100	<i>Jokkmokk</i> (7).....	85	<i>Stockholm 34</i>	80
<i>Tannefors</i> (7).....	96	<i>Järsö</i> (7).....	84	<i>Vinslöv</i>	80
<i>Stockholm 60</i> (8)...	95	<i>Enskede 5</i> (9)....	83	<i>Perstorp</i>	79
<i>Grästorps</i> (7).....	94	<i>Storfors</i> (8).....	83	<i>Fränsta</i> (7).....	79
<i>Göteborg 36</i> (9)....	90	<i>Norberg</i>	83	<i>Kilafors</i> (7).....	79
<i>Skillingaryd</i>	90	<i>Linköping 3</i> (7)....	82	<i>Upplands Väsby</i> (8)	79
<i>Fritsla</i>	89	<i>Sigtuna</i> (7).....	81	<i>Norrahammar</i> (5)..	78
<i>Örkelljunga</i> (8)....	89	<i>Stockholm 25</i> (5)...	81	<i>Ävdalen</i> (5).....	77
<i>Grums</i> (9).....	88	<i>Holmsund</i> (7).....	80	<i>Halmstad 2</i>	76
<i>Arjeplog</i>	87	<i>Traneberg</i> (7).....	80	<i>Lund 2</i>	76
<i>Vindeln</i>	86	<i>Midsommarkransen</i> (8)	80	<i>Långsele</i> (7).....	75

36 st.

Klass 16

Lerum (9)	75	Knivsta	72	Ljungsbro	67
Malmö 12 (8)	75	Husum	70	Vislanda	66
Stockholm 30 (8)	75	Molkom	70	Tollarp (8)	66
Vårgårda	75	Tingsryd	69	Smålandsstenar (8)	66
Skoghall (8)	74	Stora Essingen (8)	69	Tumba	66
Delsbo	74	Västerås 2 (8)	69	Örebro 4 (8)	66
Bodafors (8)	74	Bjärnum	69	Pajala (8)	66
Sorsele (8)	74	Målarhöjden (9)	68	Fellingsbro	66
Anderstorp (9)	73	Arlöv	68	Hälsingborg 3	66
Lilla Essingen (8)	73	Arbrå (8)	68	Gränna (6)	66
Sävedalen (9)	73	Aneby (8)	67	Öregrund	66
Bredbyn (8)	73	Virserum (8)	67	Stenstorp	52
Högsby (8)	73	Stockholm 41	67	Stockholm 36 ¹	—
Abrahamsberg (8)	72	Mariefred	67		

41 st.

Postexpeditionerna av klass 6 Älvsered och Marstrand samt av klass 7 Akarp, Nockeby och Älsten föreslås sänkta till lägre klasser än klass 16.

Telegrafverket.

Klass 31

Örebro (1 A)	3 244	Gävle (1 A)	3 222	Norrköping (1 A)	2 868
------------------------	-------	-----------------------	-------	----------------------------	-------

3 st.

Klass 29

Borås	2 645	Falun	2 045	Umeå	1 775
Linköping	2 581	Skellefteå	2 039	Växjö (1 B)	1 687
Östersund	2 565	Göteborg (telegraf)	2 007	Eskilstuna (1 B)	1 650
Halmstad	2 461	Kristianstad	1 954	Hässleholm (1 B)	1 591
Uppsala	2 426	Karlstad	1 940	Karlskrona (1 B)	1 574
Hälsingborg	2 385	Västerås	1 906	Ystad (1 B)	1 487
Sundsvall	2 376	Kalmar	1 778	Örnsköldsvik (1 B)	1 379
Jönköping	2 078				

22 st.

Klass 27

Mora	1 326	Härnösand	1 019	Västervik (2)	916
Lund	1 325	Nyköping	1 009	Nässjö (2)	907
Visby	1 294	Hudiksvall	994	Norrtälje	903
Luleå	1 209	Landskrona	986	Varberg (2)	872
Skövde	1 208	Arvika	960	Ludvika	864
Vänersborg	1 142	Sala	936	Hultsfred (2)	862
Boden	1 098	Uddevalla	918	Sollefteå (2)	851
Filipstad	1 066				

22 st.

¹ Nyinrättad.

Klass 25

<i>Lycksele</i> (3).....	878	Söderhamn	728	Trelleborg	625
Falköping	846	Motala	697	<i>Haparanda</i> (3)	615
Vara	811	<i>Lidköping</i> (3)	687	<i>Alingsås</i> (3)	612
Katrineholm	807	<i>Bollnäs</i> (3).....	683	<i>Klippan</i> (3).....	597
Karlskoga	796	Enköping	683	<i>Mariestad</i> (3)	585
Trollhättan	787	<i>Vilhelmina</i> (3).....	669	<i>Kalix</i> (3).....	582
<i>Piteå</i> (3).....	782	Eslöv	667	<i>Lysekil</i> (3).....	580
Karlshamn	774	<i>Oskarshamn</i> (3)....	640	<i>Kramfors</i> (3).....	570
Kristinehamn	755	<i>Värnamo</i> (3).....	638	<i>Skara</i> (3).....	562
Södertälje	737	<i>Ljusdal</i> (3)	625	<i>Mjölby</i> (3).....	562
Ängelholm	736				

31 st.

Klass 23

Köping	548	Krylbo	500	<i>Nordmaling</i> (4)....	417
Falkenberg	541	<i>Sunne</i> (4)	493	<i>Säffle</i> (4)	404
<i>Arvidsjaur</i> (4)	540	<i>Ulricehamn</i> (4)....	474	Kiruna	395
Strömstad	535	Gällivare	461	<i>Lindesberg</i> (4)	391
Simrishamn	529	<i>Vellanda</i> (4)	455	<i>Gnesta</i> (4)	387
Hedemora	527	<i>Eksjö</i> (4)	440	<i>Norberg</i> (4)	386
<i>Strängnäs</i> (4)	512	<i>Strömsund</i> (4)	425	<i>Flen</i> (4)	378
<i>Tranås</i> (4)	512	<i>Varekil</i> (4)	424	<i>Sveg</i> (4)	374

24 st.

Klass 21

Ljungby	371	Vadstena	311	Nora	245
<i>Ronneby</i> (4)	358	Borgholm	289	<i>Valdemorsvik</i> (6) ..	229
<i>Hörby</i> (4)	354	Ånge	267	Östhammar	223
<i>Arboga</i> (4)	349	Åmål	263	<i>Askersund</i> (6)	214
<i>Höganäs</i> (4)	318	Leksand	257	<i>Mönsterås</i> (6)	196
Finspång	312				

16 st.

Statens järnvägar.

Klass 31

<i>Stockholm C</i> (Öins) 5 895	<i>Stockholm N</i> (Öins) 5 012	<i>Göteborg C</i> (Öins) ..	3 028
<i>Malmö C</i> (Öins) ...	5 362		

4 st.

Klass 29

Olskroken	3 370	<i>Borås C</i> (1 A).....	1 617	<i>Linköping C</i> (1 A) .	1 272
Hallsberg	2 936	<i>Krylbo</i> (1 A).....	1 541	<i>Jönköping C</i> (1 A) 1 271	
Nässjö	2 777	<i>Stockholm S</i> (1 A) .	1 537	<i>Sundsvall C</i> (1 B) .	1 241
Örebro C	2 012	<i>Kristianstad C</i> (1 B) 1 482		<i>Karlstad C</i> (1 A) ..	1 222
Hälsingborg C	1 997	<i>Hässleholm</i> (1 A) ..	1 341	<i>Östersund C</i> (1 A) .	1 191
Ånge (1 A).....	1 972	<i>Uppsala C</i> (1 A) ..	1 298	<i>Halmstad C</i> (1 B) .	1 166
<i>Norrköping C</i> (1 A) 1 686		<i>Falköping C</i> (1 A) .	1 282	<i>Kristinehamn</i> (1 A) 1 081	

21 st.

Klass 27

Åstorp	1 215	Kiruna C	883	Herrljunga	717
Alvesta	1 113	Bollnäs	874	Storvik	667
Växjö	1 040	Gällivare	868	Långsele (2)	642
Västerås C	1 029	Katrineholm	856	Frövi (2)	619
Boden C	1 029	Kil	831	Vännäs (2)	615
Kalmar C	1 002	Luleå	830	Landskrona (2)	606
Eslöv	926	Lund C	826	Trelleborg C (1 A)	589
Södertälje S	925	Ängelholm C	826	Varberg	566
Skövde	906	Värtan (2)	745	Vansbro (2)	543
Mjölby	895	Karlskrona C	744	Köping (2)	537
Uddevalla C	893	Sundbyberg (2)	728	Ystad (2)	503
Älvsjö	887				

34 st.

Klass 25

Stockholm stadsg.(3)	549	Värnamo	452	Karlshamn C	373
Hudiksvall	519	Nyköping C	449	Falkenberg (3)	370
Sala	510	Härnösand	434	Sveg (3)	362
Kävlinge	510	Skellefteå stad	424	Enköping	361
Umeå	509	Älmhult	412	Gårdsjö (3)	360
Ljusdal	495	Laxå	407	Flen	359
Mora	479	Arvika	398	Klippan (3)	332
Norsholm	478	Örnsköldsvik C (3)	393	Fagersta C (3)	321
Motala C	475	Kolbäck (3)	390	Sölvesborg (3)	319
Söderhamn C	473	Vislanda	386	Alingsås	318
Hultsfred (3)	472	Tillberga (3)	376	Charlottenberg	221

33 st.

Klass 23

Bastuträsk	330	Arvidsjaur	244	Kungälv Ytterby	198
Ronneby	324	Nybro	235	Håkantorps (4)	196
Skelleftehamns övre	317	Billesholm	235	Osby	191
Markaryd	313	Ulricehamn	234	Storuman (4)	190
Kumla	310	Ljungby	232	Malung (4)	185
Vänersborg	309	Tomelilla	230	Åkers styckebruk	182
Emmaboda	305	Älvsbyn (4)	228	Degerfors (4)	180
Oskarshamn	304	Almedal	222	Bräcke (4)	179
Orsa	301	Fagersta bruk (4)	218	Surahammar (4)	177
Mellansel (4)	296	Kungsbacka	216	Mölnåls nedre (4)	176
Kilafors	287	Sollefteå	216	Örtofta (4)	175
Tranås	284	Teckomatorp	215	Lysekil (4)	173
Stenstorp (2)	279	Ervalla (4)	214	Kattarp	173
Limmared	279	Strömtorp	214	Billeberga (4)	172
Ockelbo	278	Dingle	214	Hoting (4)	171
Jörn	273	Lycksele	212	Skutskär (4)	170
Spånga (4)	269	Tierp	211	Haparanda	170
Landerud (4)	265	Gislaved (4)	208	Örbyhus (4)	169
Arlöv (2)	260	Vara	206	Huddinge (4)	169
Övertorneå	252	Hällnäs	205	Strömstad (4)	167
Vetlanda	250	Sävsjö	204	Höganäs (4)	167
Eksjö	246	Vaggeryd	199	Vimmerby (4)	166

Norberg (4)	165	Fågelsta (4)	148	Kramfors (4)	130
Åhus (4)	165	Boxholm (4)	148	Edsbyn (4)	130
Vilhelmina (5)	165	Kinna	148	Gnesta (4)	129
Orrskog (5)	161	Hallstahammar (4)	147	Storfors (4)	128
Bjuv (4)	160	Järpen (4)	142	Munkedal (4)	128
Pålsboda (4)	158	Vingåker (4)	141	Köpingebro (4)	127
Smedjebacken (4)	158	Åseda (4)	141	Staffanstorp (4)	126
Strömsnäsbruk (5)	158	Stenungsund (4)	140	Norrahammar (4)	126
Simrishamn (4)	158	Hästveda (4)	139	Gårsnäs (4)	125
Skänninge (4)	154	Horndal (4)	139	Smålands Taberg (4)	125
Svedala	154	Heby (4)	138	Båstad (4)	124
Dalby (4)	154	Töreboda (4)	138	Kisa (4)	122
Åby (4)	151	Lomma (4)	137	Veinge (4)	118
Järna (4)	150	Ängelsberg (5)	135	Moholm (4)	116
Piteå (4)	150	Berga (5)	133	Laholm (4)	115
Strängnäs (4)	149	Upplands Väsby (4)	132	Svalöv (4)	115
Tureberg (4)	148	Karlsborg (4)	132	Storlien	104

117 st.

Klass 20

Hässelby villastad	167	Älvkarleö	104	Skillingaryd	94
Olofström	159	Krokek	104	Bjärka-Säby	93
Ulriksfors	148	Björneborg	104	Bergvik	93
Holmsund	122	Bromölla	104	Lessebo (4)	93
Nykroppa	121	Skebokvarn	103	Sjöbo (4)	92
Forserum	120	Solberga	103	Arbrå	92
Krampen	118	Vellinge (4)	103	Stuvsta (6)	91
Svartå	118	Harmånger	103	Krokom	91
Vårgårda	117	Iggesund (4)	101	Nyten	90
Reftele	115	Mörjärv	101	Dyltabruk	90
Lerbäck	114	Nyåker	101	Bjärnum (4)	90
Lerum (4)	114	Vagnhärad	100	Porjus (6)	90
Habo	114	Sösådal	100	Forsmo (6)	90
Jämtl. Sikås (6)	114	Brunflo	100	Hestra	90
Oskarström	114	Ljusne	99	Bankeryd	88
Höör (4)	113	Skurup (4)	98	Tyringe	88
Liatorp	113	Vitvattnet (6)	98	Strömsund	88
Karungi	113	Rotebro (4)	97	Östavall	88
Hillared	112	Källered	97	Järvsö	88
Sommen	110	Johannisberg	97	Mullsjö	87
Byvalla (4)	110	Svenljunga	97	Åkarp (6)	87
Kallinge	110	Mörsil (6)	96	Dorotea	87
Hyltebruk (6)	109	Timrå (6)	96	Sandarne	87
Moheda	108	Ursviken	96	Ruda	87
Fors (4)	108	Sävsjöström	96	Kungsängen	86
Dannemora (4)	107	Stockaryd	95	Floby	86
Mölnåls övre	107	Ödåkra	95	Bodafors	86
Torsås	106	Hörby	95	Rydsgård	86
Partille (4)	105	Grästorp	95	Ryd (6)	86
Tibro	105	Björbo	94	Tumba (4)	85
Persberg	105	Ramnäs	94	Fiskeby	85
Lamhult	105	Lesjöfors	94	Ljunghyhed	85
Perstorp	105	Fristad	94	Åsarne (6)	85

<i>Jokkmokk (6)</i>	85	Anderstorp	79	<i>Mattmar (6)</i>	74
Kinnared	85	Märsta	78	<i>Fritsla (4)</i>	74
<i>Lindome (6)</i>	84	Jonsered	78	Knivsta	73
<i>Karpalund (6)</i>	84	<i>Tvååker (6)</i>	78	Sparreholm	73
Vattjom	84	Gemla	78	Vartofta	72
Marmaverken	84	<i>Landsbro (6)</i>	78	Mölnlycke	72
<i>Rörvik (6)</i>	83	Malmköping	77	Aneby	72
Torup	83	<i>Tenhult (6)</i>	77	Bispgården	72
Floda	82	Målilla	77	Bollebygd	71
<i>Skåre (6)</i>	82	Kågeröd	77	Örkelljunga	71
<i>Diö (6)</i>	82	<i>Lingbo (6)</i>	77	Vikingstad	70
Mariannelund	82	Skene	77	Hindås	70
Nyland	82	<i>Vretstorp (6)</i>	76	Smålandsstenar	69
<i>Holmsveden (6)</i>	82	Alby	76	Stålboga	68
Abisko östra	82	<i>Vallsta (6)</i>	76	Alfta	68
Jakobsberg	81	Gnosjö	76	Skruv	68
<i>Åmotfors (6)</i>	81	Vargön	76	Sköldinge	67
<i>Mariefred (4)</i>	81	<i>Ålgarås (6)</i>	75	Valla	67
Börringe	80	<i>Skattkärr (6)</i>	75	Förslövsholm	67
Vinslöv	80	<i>Tallåsen (7)</i>	75	Sorsele	67
<i>Vindeln (6)</i>	80	Tidan	74	Billingsfors	66
Viskafors	80	<i>Väring (6)</i>	74	Virserum	64
<i>Härryda (6)</i>	79	Ljungskile	74	Åre	60
Furulund	79	Grevie	74	<i>Vassijaure (6)</i>	43
Hasslarp	79				

172 st.

Klass 18

Kälarne	89	Torsåker	69	Genevad	65
Lottefors	86	Morgongåva	68	Hököpinge	65
<i>Ramsjö (7)</i>	82	Åsa	68	<i>Pilgrimstad (7)</i>	65
<i>Ådalstiden (7)</i>	79	<i>Väröbacka (7)</i>	68	Kinnahult	65
Ragunda	73	Flädie	68	<i>Tysberga (7)</i>	64
<i>Skåstra (7)</i>	73	<i>Killeberg (7)</i>	68	Hjulsbro	64
<i>Lörstrand (7)</i>	73	Trönninge	68	Stjärnhov	64
Åshammar	73	Järbo	68	Kilsmo	64
Hovsta	72	Notviken	68	<i>Tullinge (xst)</i>	64
Bålsta	72	<i>Torskors (7)</i>	68	<i>Helgum (7)</i>	64
<i>Hörnsjö (7)</i>	72	Tärnsjö	67	Nykvarn	63
Anneberg	71	Särna	67	Nässundet	63
<i>Eneröda (7)</i>	71	Landvetter	67	Fjärås	63
Stavreviken	71	<i>Timsfors (7)</i>	67	Harplinge	63
<i>Njurunda (7)</i>	71	<i>Rödeby (7)</i>	67	<i>Rävlanda (5)</i>	63
Jularbo	71	Sandbäck	67	Mörarp	63
Mönsterås	71	<i>Stenkullen (5)</i>	66	<i>Bjärsjölagård (5)</i>	63
Järlåsa	70	Påarp	66	<i>Vinnö (lpl)</i>	63
Åsbro	70	Stöde	66	<i>Gällö (7)</i>	63
Mölnbo	70	Näsviken	66	Torpshammar	63
<i>Borgholm (—)</i>	70	<i>Hamrångeffjärden (5)</i>	66	Delsbo	63
Malmbäck	70	Furudal	66	Voxna	63
Getinge	69	<i>Spjutshydd (7)</i>	66	Gammelstad	63
Eldsberga	69	Sandbäckshult	66	Axelfors	63
Vivstavav	69	Frillesås	65	<i>Tingsryd (5)</i>	63

Ullared	63	Nattavara (7)	57	Vallåkra (7)	51
Vittinge	62	Skorped (7)	57	Frinnaryd (7)	51
Skinnskatteberg... ..	62	Simonstorp (7)	56	Röjan (7)	51
Fjugesta (5)	62	Baggetorp (7)	56	Latorpsbruk	50
Rönninge	62	Undersåker	56	Grillby	50
Långås (7)	62	Murjek (7)	56	Skottorp	50
Sandared (7)	62	Hovmantorp (5) ...	56	Jordberga (7)	50
Vittsjö	62	Godegård (7)	55	Hanaskog (4pl) ...	50
Ramlösabrunn (xst)	62	Årla	55	Duved (7)	50
Anundsjö (7)	62	Rögle	55	Bollstabruk (5) ...	50
Jönåker	61	Klagstorp (5)	55	Vallvik (7)	50
Mariedam	61	Fränsta	55	Vännäsby (7)	50
Högfors (7)	61	Nättraby	55	Runhällen	49
Trångsviken	61	Bredåkra (7)	55	Strångsjö (7)	49
Horred (5)	61	Malmslätt	54	Rimforsa (7)	49
Lenhovda (7)	61	Södra Vi (7)	54	Hultafors (7)	49
Finnerödja	60	Våse (7)	54	Vejbyslätt	49
Tollarp (5)	60	Tanum	54	Mölle	49
Näliden	60	Vallberga	54	Språngsviken	49
Söråker	60	Veda (5)	54	Björketorp	49
Åstråsk (7)	60	Sundsbruk (7)	54	Tobo (7)	48
Trehörningsjö ...	60	Svenstavik (7)	54	Emmaljunga	48
Räppe (7)	60	Hillerstorp	54	Vollsjö	48
Blomstermåla ...	60	Ljung (7)	54	Klågerup	47
Hovslätt (7)	60	Vissefjärda	54	Hede	47
Norrsviken (5)	59	Vegby	54	Österkorsberga ...	47
Hölö (7)	59	Sya (7)	53	Mjöhult	46
Tågarp	59	Bro	53	Hammenhög	46
Marieholm (5)	59	Spannarp	53	Dalsjöfors (5)	46
Kvidinge (5)	59	Skånes Fagerhult..	53	Hohultslätt	46
Knislinge (7)	59	Skålderviken (xst)..	53	Bråke-Hoby	46
Häggenås (7)	59	Vitaby (7)	53	Bengtsfors västra .	45
Norrfors (7)	59	Smedby	53	Lövestad	45
Björna	59	Färjestaden (—) ...	53	Glimåkra	45
Trekanten	59	Rönneshytta (7) ...	52	Ljungbyholm	45
Stöinge (7)	58	Östansjö (5)	52	Skultuna	44
Stehag	58	Heberg (7)	52	Skultorp (5)	44
Silverdalen (7)	58	Knäred	52	Östra Grevie	44
Harlösa (5)	58	Östra Ljungby ...	52	Röstånga	44
Önnestad	58	Smål. Rydaholm ..	52	Lagan	44
Moskosel (7)	58	Svängsta (7)	52	Sibbhult	44
Västerljung (7) ...	57	Bredaryd	52	Bergby	44
Ålberga	57	Mantorp (7)	51	Rydboholm	44
Säve	57	Sällinge (7)	51	Konga	44
Borrby	57	Karlsby (7)	51	Rockneby	40
Lönsboda (7)	57	Lillhagen (7)	51	Björkliden (7)	32
Dynäs	57				

214 st.

Klass 16

Tågsjöberg	79	Simed (6)	66	Ballingslöv (6) ...	64
Läggesta (xst)	77	Fåglavik (6)	65	Nyhem	63
Hennan	69	Hästbo	65	Mellansjö	63
Strålsnäs	68	Lagmansholm (6) ..	64	Lidnäs (6)	62

<i>Björnlunda (6)</i>	61	Ödsmål	45	Gnarp	40
<i>Hammerdal (tpl)</i>	61	Traryd	45	Viskan	40
Remmenedal	60	<i>Eriksdal (tpl)</i>	45	Fredriksfors	40
Skoghult	58	Arkelstorp	45	Hökerum	40
<i>Källeryd (tpl)</i>	57	Myrheden	45	Borgstena	40
<i>Norrvidinge (6)</i>	57	Holmsjö	45	Orrefors	40
<i>Tvårdlund (tpl)</i>	57	Braås	45	Bäckaskog	40
Broddbo	55	<i>Påryd (tpl)</i>	45	Hok	40
Håsjö	55	<i>Åtran (tpl)</i>	45	Smål. Burseryd	40
<i>Högsjö (6)</i>	54	Tranemo östra	45	Mullhyttemo	39
Munkflohögen	54	Örsundsbro	44	Ödeborg	39
Dockmyr	53	Gripenberg	44	Stångby	39
<i>Gånghester (tpl)</i>	53	Bruzaholm	44	Dösjöbro	39
Marma	52	Landafors	44	<i>Gärdsköpinge (tpl)</i>	39
<i>Äng (tpl)</i>	52	<i>Uttran (xst)</i>	43	<i>Blattnicksele (tpl)</i>	39
<i>Niemisel (tpl)</i>	52	Dala Järna	43	Målerås	39
Rosshyttan	51	Virso	43	<i>Jämjöslätt (tpl)</i>	39
<i>Brunna (6)</i>	51	Ransta	43	<i>Mörnum (6)</i>	39
<i>Smedberg (tpl)</i>	51	<i>Västra Torup (tpl)</i>	43	<i>Gualöv (tpl)</i>	39
Norsesund	49	<i>Hyllstofta (tpl)</i>	43	Fridafors	39
Söräng	49	Åsljunga	43	Urshult	39
Sävast	49	Rinkaby	43	<i>Ekebybruk (tpl)</i>	38
<i>Tvårbäck (tpl)</i>	49	Everöd	43	Mosås	38
Rosersberg	48	<i>Färlöv (tpl)</i>	43	Ottebol	38
Väderstad	48	Frånö	43	<i>Brodalen (tpl)</i>	38
<i>Kallhäll (xst)</i>	48	Forsa	43	Löderup	38
Alster	48	Fjälkinge	43	Veberöd	38
Hasselfors	48	Hällevik	43	Nävrägöl	38
Neva	48	Nyhammar	42	Opphem	37
Stora Höga	48	<i>Munkaljungby (tpl)</i>	42	<i>Nås (tpl)</i>	37
Mörlunda	48	Backe	42	<i>Mölltorp (tpl)</i>	37
Tommarp	48	Målsryd	42	<i>Madängsholm (6)</i>	37
Degeberga	48	Långhem	42	<i>Sälen (tpl)</i>	37
Sandhem	47	<i>Hjortsberga (tpl)</i>	42	Färgelanda	37
Limesforsen	47	Vedum	42	<i>Grimstorp (tpl)</i>	37
Flisby	47	<i>Veddige (6)</i>	42	Nyhamnsläge	37
Ingatorp	47	<i>Högsby (6)</i>	42	<i>Koler (tpl)</i>	37
Lit	47	Hidingebro	41	Ålem	37
Viksjöfors	47	<i>Torgåsmon (tpl)</i>	41	Vassmolösa	37
<i>Runemo (6)</i>	47	<i>Vittaryd (tpl)</i>	41	<i>Myresjö (tpl)</i>	37
Kusfors	47	Håslöv	41	Hallabro	37
Sjålevad	47	<i>Ytterån (tpl)</i>	41	<i>Lister-Mjällby (tpl)</i>	37
<i>Mörbylånga (—)</i>	47	Ramvik	41	<i>Vad (tpl)</i>	36
Linghem	46	Erikslund	41	<i>Brastad (tpl)</i>	36
Åskloster	46	Ovanåker	41	Billinge	36
Tjörnarp	46	Lakaträsk	41	Älvsered	36
Sankt Olof	46	Långträsk	41	<i>Ekenässjön (tpl)</i>	36
<i>Skiivarps socker-</i> <i>bruk (xst)</i>	46	Aplared	41	<i>Klaureström (6)</i>	36
Broby	46	Vessigebro	41	<i>Kvillsfors (tpl)</i>	36
Graninge	46	Kvarnamåla	41	Ingelstad	36
<i>Nissafors (tpl)</i>	46	Gistad	40	Rolfstorp	36
<i>Åled (tpl)</i>	46	<i>Hallinden (tpl)</i>	40	Gullringen	35
<i>Skee (tpl)</i>	45	Falsterbo	40	<i>Malmby (tpl)</i>	35
		<i>Nåsum (tpl)</i>	40	Söderbärke	35

<i>Sågen (tpl)</i>	35	Brittatorp	34	Åsarp	32
<i>Sörsjön (tpl)</i>	35	Ålghultsby	34	Vika	31
<i>Löberöd (6)</i>	35	<i>Järnforsen (tpl)</i>	34	<i>Askeröd (tpl)</i>	31
Alstad	35	Hedesunda	33	Bor	31
Östratorp	35	Högboda	33	Örsjö	31
Ånn	35	Långban	33	Läckeby	31
Hybo	35	Högsäter	33	<i>Rydöbruk (tpl)</i>	31
Fåker	35	<i>Hjältevad (tpl)</i>	33	<i>Folkabo (tpl)</i>	30
Saleboda	35	Rosenfors	33	<i>Hamneda (tpl)</i>	30
<i>Gårdveda (tpl)</i>	35	<i>Ekeby (xst)</i>	33	<i>Rynge (tpl)</i>	30
<i>Norrhult (6)</i>	35	Åsperöd	33	Smedstorp	30
Fliseryd	35	<i>Svenstorp (tpl)</i>	33	<i>Skivarp (6)</i>	30
<i>Klevshult (tpl)</i>	35	Enafors	33	<i>Vilshult (tpl)</i>	30
Blidsberg	35	Rottne	33	Tofta	30
Bergsbrunna	34	Asarum	33	<i>Lidhult (—)</i>	30
Gysinge	34	Skeppshult	33	Glemmingebro	29
<i>Lillsjödalen (tpl)</i>	34	<i>Asmundtorp (tpl)</i> ..	32	Överlida	29
<i>Stidsvig (tpl)</i>	34	<i>Ovesholm (tpl)</i>	32	Hemsjö	29
Linderöd	34	Sandträsk	32	Grönskåra	28
<i>Bergsjö (6)</i>	34	Fröseke	32	Anderslöv	27
<i>Horda (tpl)</i>	34	Alsterbro.....	32	Lilla Harrie	26

236 st.

Följande 48 stationer, av vilka Jordholmen och Stäket tillhöra klass 6 samt övriga klass 7, föreslås sänkta till trafikplatser:

Arrie	Graversfors	Morshyttan	Svenshögen
Axelvold	Gullbrandstorp	Märserum	Söderåkra
Blådinge	Himle	Mässbacken	Södra Åby
Bolmen	Ingelstråde	Norra Sunderbyn	Torp
Broaryd	Johannishus	Odensberg	Tygelsjö
Brännarp	Jordholmen	Porla	Vattholma
Edane	Jörlanda	Skegrie	Vegeholm
Enstaberga	Karsjö	Skyttorp	Vintrie
Enånger	Kinstaby	Skytts Vemmerlöv	Västra Bodarne
Fagerås	Korsträsk	Stavre	Ålandsdal
Forsheda	Kättilstorp	Storvreta	Åryd
Granbo	Lästringe	Stäket	Ölme