



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1944: 58
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



UTREDNING OCH FÖRSLAG
ANGÅENDE
FÖRHÅLLET MELLAN
ARBETSUPPGIFTER OCH LÖNESTÄLLNING

FÖR PERSONAL VID
STATENS JÄRNVÄGARS SMALSPÅRIGA
BANDELAR

AVGIVET DEN 12 SEPTEMBER 1944 AV

PERSONALSAKKUNNIGA
VID STATENS JÄRNVÄGAR

S T O C K H O L M

1 9 4 4

Statens offentliga utredningar 1944

Kronologisk förteckning

1. Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. Av E. Lindahl och L. Lemne. Marcus. 71 s. Jo.
2. Betänkande med förslag angående långtjänstunderbefall m. m. Beckman. 91 s. Fö.
3. Betänkande angående nykterhetstillståndet under krigsåren. Marcus. 336 s. Fi.
4. Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. Heggström. 66 s. S.
5. Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. Beckman. 262 s. S.
6. Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. Marcus. 85 s. Jo.
7. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 1. Marcus. 215 s. Fi.
8. Betänkande med förslag angående revision av riksdagens arbetsformer. Norstedt. 114 s. Ju.
9. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. Norstedt. viij, 192 s. Ju.
10. Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 2. Motiv m. m. Norstedt. 500 s. Ju.
11. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. Idun. 559 s. Fo.
12. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 2. Investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 272 s. Fi.
13. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 3. Bilagor till investeringsutredningens betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45. Marcus. 77 s. Fi.
14. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 4. Marcus. 153 s. Fi.
15. Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 360 s. S.
16. Socialvårdskommitténs betänkande. 8. Kostnadsberäkningar angående lag om allmän sjukförsäkring. Beckman. 91 s. S.
17. Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. Heggström. 165 s. E.
18. Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. Beckman. 84 s. K.
19. Om inrättande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. Heggström. 23 s. E.
20. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolan i samhällets tjänst. Frågeställningar och problemläge. Idun. 188 s. E.
21. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. Idun. 354 s. E.
22. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 3. Utredning och förslag angående vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygdens ungdom. Idun. 104 s. E.
23. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—den 17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. Idun. (2), 148 s. E.
24. Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att inneha statstjänst och annat allmänt uppdrag. Norstedt. 65 s. Ju.
25. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 5. Promemoria angående yrkesutbildning för arbetslösa m. m. Heggström. 92 s. E.
26. Befolkningspolitik i utlandet. Beckman. 239 s. S.
27. Betänkande med utredning och förslag angående rätten till vissa upppföningar m. m. Marcus. 83 s. H.
28. 1941 års reumatikervårdssakkunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. Sv. Tryckeri AB. 101 s. 6 ritn. S.
29. Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. Heggström. 192 s. E.
30. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag angående psykisk barna- och ungdomsvård. Norstedt. 277 s. Ju.
31. Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag angående stöd åt ungdomens föreningsliv. Norstedt. 195 s. Ju.
32. Slututlåtande avgiivet av besparingsberedningens järnvägssakkunniga. Marcus. 169 s. Fi.
33. Socialvårdens omfattning och kostnader efter 1930. Beckman. 69 s. S.
34. Socialvårdskommitténs betänkande. 9. Utredning och förslag angående revision av lagstiftningen om barnavårdsanstalter och fosterbarnsvård. Beckman. 296 s. S.
35. Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. Norstedt. 76 s. Ju.
36. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 6. Marcus. 130 s. Fi.
37. Kommunindelningskommittén. 1. Den lantkommunala författningsregleringens historia. Av E. Schalling. Marcus. 108 s. S.
38. Betänkande angående ordnandet av civiltställning för avgående fast anställt manskap vid försvaret. Beckman. 160 s. Fö.
39. Betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Idun. 122 s. K.
40. Promemoria angående socialvärden under krig. Idun. 115 s. S.
41. Förslag till handledning i sexualundervisning för lärare i folkskolor. Heggström. 70 s. 4 pl. E.
42. 1943 års riksteaterutredningens betänkande och förslag angående riksteaterns omorganisation m. m. Blom. 117 s. E.
43. Betänkande med förslag till inrättande av ett forskningsråd på jordbrukets område. Heggström. 108 s. Jo.
44. Betänkande med förslag rörande utnyttjandet av ingenjörtekniskt utbildad personal inom försvarsväsendet och därmed sammanhängande frågor. Idun. 169 s. Fö.
45. Betänkande med förslag till åtgärder för den jordbrukstekniska forskningens och upplysningsverksamhetens ordnande. Idun. 75 s. Jo.
46. Betänkande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet samt lag om sammanläggning av fastigheter å landet, m. m. Norstedt. 294 s. Ju.
47. Statens sjukhusutredning av år 1943. Betänkande 1. Utredning och förslag rörande den förvaltningsekonomiska statistiken vid kroppssjukhusen. Beckman. 95 s. S.
48. Betänkande med förslag till allmän ordningsstadga m. m. Beckman. 184 s. S.
49. Betänkande angående organisationen av garnissonssjukvården i Stockholm. Beckman. 92 s. Fö.
50. Strafflagberedningens betänkande angående verkställigheten av frihetsstraff m. m. Marcus. 388 s. Ju.
51. Betänkande i abortfrågan. Beckman. 351 s. S.
52. Folkbokföringskommitténs betänkande med förslag till omorganisation av folkbokföringen. Marcus. iv, 413 s. Fi.
53. Betänkande med förslag till förstatligande av polisväsendet i riket och åklagarväsendet i rikets städer. Del 1. Allmänna grunder. Norstedt. 408 s. 2 bil. S.
54. Betänkande med förslag till förstatligande av polisväsendet i riket och åklagarväsendet i rikets städer. Del 2. Organisationens utformning, avlösningsfrågor m. m. Norstedt. 248 s. S.
55. Betänkande rörande organisatoriska åtgärder för den medicinska forskningens främjande. Heggström. 214 s. E.
56. Betänkande med förslag angående den statsunderstödda torrlägningsverksamheten. Heggström. 307 s. 3 bil. Jo.
57. Utredningar angående ekonomisk efterkrigsplanering. 7. Framställningar och utlåtanden från kommissionen för ekonomisk efterkrigsplanering. 1. Marcus. 159 s. Fi.
58. Utredning och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid statens järnvägars smalspåriga bandelar. Beckman. 103 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgiivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgives utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.



UTREDNING OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

FÖRHÅLLET MELLAN
ARBETSUPPGIFTER OCH LÖNESTÄLLNING

FÖR PERSONAL VID
STATENS JÄRNVÄGARS SMALSPÅRIGA
BANDELAR

AVGIVET DEN 12 SEPTEMBER 1944 AV

PERSONALSAKKUNNIGA
VID STATENS JÄRNVÄGAR

STOCKHOLM 1944
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

[2058 44]





UTREDNING OCH FÖRSLAG

ÅR 1911

ARBETSUPPGIFTER OCH FÖRHÅLLANDEN FÖR HÖSTEN 1911

FÖR PERSONAL VID
STATENS JÄRNVÄGS SMÅSTATIONER
BAND I

AVGITT DEN 12 SEPTEMBER 1911

PERSONALSÄKERNHETEN
VID STATENS JÄRNVÄG

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	5
Inledning	7
Löneläget vid smalspårsbanorna före och efter statsövertagandet	8
Regler för övertagen personals inplacering i statens järnvägars löneskala m. m.	9
Lönekostnadernas förändringar vid statsförvärv av smalspårsbanor	11
Framkomna förslag om åtgärder i syfte att ernå billigare driftkostnader	12
Personalsakkunnigas utlåtande och förslag	17
Allmänna synpunkter	18
Ifrågasatta förenklingar av driftformen	22
A. <i>Distrikts- och sektionsledning</i>	25
B. <i>Sektionsledningsexpeditioner</i>	31
C. <i>Banavdelningen</i>	35
1. Föreståndare för banmästaravdelningar, dessa föreståndares närmaste män och andra biträden med arbetsledningen samt personal på banmästarexpeditioner	35
2. Personal för skötsel av växtdepåer och planteringar	39
3. Reparatörs- och annan personal för underhåll av växel- och signal-säkerhetsanläggningar samt av telefon-, telegraf- och övriga anläggningar för hög- eller lågspänd ström	
signaltekniska facket	39
telefontekniska facket	40
D. <i>Maskinavdelningen</i>	40
1. Lokstationsföreståndare	40
2. Lokstationsföreståndarexpeditioner	44
3. Lokpersonal	44
4. Motorvagnsförare	46
5. Arbetsledningen vid maskinavdelningens driftverkstäder samt expeditionspersonal inom dessa verkstäder	47
6. Lok- och motorfordonsunderhåll	48
7. Vagnunderhåll	50
8. Stalltjänst	50
9. Vagntjänst	50
10. Maskinavdelningens filialförråd	51
11. Tillämpning av förslaget i vad detsamma avser personal för stationär lok- och vagntjänst	51
E. <i>Trafikavdelningen</i>	58
1. Föreståndare för klassificerade stationer	58
2. Föreståndare för trafikplatser	62
3. Föreståndare för s. k. expeditionsställen	63
4. Stationsföreståndarexpeditioner	63

5. Tågklarerartjänst	64
6. Personal för telefonväxlar och telefonexpeditioner	64
7. Biljett- och godsexpeditionstjänst	65
8. Vagnexpeditionstjänst	65
9. Godsmagasinstjänst	65
10. Vagnupptagar- och kajvaktjänst	66
11. Ställverkstjänst	66
12. Tågvägsinspektion, tågvägsklargöring och signalvaktjänst	66
13. Bangårds- och växlingstjänst	66
14. Ordningsmanstjänst	67
15. Spärrvaktjänst	67
16. Lokomotor- och truckförartjänst	67
17. Konduktörstjänst och tjänst som arbetsbiträde på tåg	67
18. Rälsbussförartjänst	69
<i>F. Allmänna uttalanden angående de föreslagna normernas tillämpning</i>	<i>70</i>
Särskilt yttrande av herr Christiansson	71

Bilagor.

Bilaga 1. Jämförelse mellan lönerna vid enskilda smalspåriga järnvägar och de löner vid statens järnvägar, som tilldelas övertagen personal	73
Bilaga 2. Överslagsberäkning av lönekontots stegring i samband med statsövertagandet av vissa smalspårsbanor	75
Bilaga 3. Tabell, utvisande poängtal för de bansektioner, i vilka smalspåriga bandelar ingå	76
Bilaga 4. Tabell, utvisande bland annat 25 och 27 maskinsektionernas storleksordning i förhållande till statens järnvägars övriga maskinsektioner ..	77
Bilaga 5. Tabell, utvisande 27 och 29 trafiksektionernas ordningsföljd i förhållande till statens järnvägars övriga trafiksektioner	78
Bilaga 6. Signalingenjör I. Larssons och byråingenjör T. Lundbergs utlåtande till järnvägsstyrelsen den 30 juni 1944 angående signalreparatörstjänsten vid av staten övertagna enskilda järnvägar	79
Bilaga 7. Telegrafingenjörerna Bååths och Loggerts utlåtande till järnvägsstyrelsen den 7/8 juli 1944 angående telefonreparatörstjänsten vid av staten övertagna enskilda järnvägar	83
Bilaga 8. Poängtal för trafikanstalterna vid de smalspåriga bandelar, som den 1 januari 1944 tillhörde statens järnvägar	93
Bilaga 9. Översikt över trafikomfattningen i och bemanningen av andra tåg än rälsbussståg och motorvagnståg å statens järnvägars smalspåriga bandelar ..	99

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 24 april 1942 uppdrog Kungl. Maj:t åt landshövdingen T. Löfgren, förste trafikinspektören H. Lundqvist, förste maskiningenjören H. Butén, förste förbundsordföranden S. Christiansson och nuvarande byråsekreteraren H. Dahlberg att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av utredning och avgivande av förslag i fråga om förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid de smalspåriga järnvägar, som enligt statsmakternas beslut införlivats eller under år 1942 kunde komma att införlivas med statsbanenätet. Därjämte förordnade Kungl. Maj:t landshövdingen Löfgren att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Såsom sekreterare hos de sakkunniga har nuvarande e. o. byråsekreteraren hos järnvägsstyrelsen F. V. Anderson tjänstgjort. De sakkunniga antogo namnet Personalsakkunniga vid statens järnvägar.

I princip ha de sakkunniga bedrivit sitt arbete på i huvudsak samma sätt som 1938 års personalkommission vid statens järnvägar. De sakkunniga ha sålunda företagit ett antal resor, vilka berört flertalet av de till och med år 1942 statsinlösta smalspårsbanorna, varvid befintliga anläggningars och arbetsuppgifters beskaffenhet studerats. De sakkunniga ha under dessa resor samt vid sammanträden i Stockholm haft överläggningar med linjebefäl, personalrepresentanter och ombud för personalorganisationer, som därvid lämnats tillfälle framlägga sina synpunkter på föreliggande frågor.

Samråd har i erforderliga fall ägt rum med järnvägsstyrelsen och med de inom Kungl. Finansdepartementet tillkallade Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, vilkas ställningstagande till vissa frågor rörande smalspårsdriften vid statens järnvägar personalsakkunniga velat avvakta innan de avgåvo sitt utlåtande.

I enlighet med direktiven ha de sakkunniga under den tid utredningsarbetet pågått till järnvägsstyrelsen avgivit utlåtanden i ett antal till de sakkunniga remitterade ärenden berörande personaluppsättningen vid av staten förvärvade normal- eller smalspåriga järnvägslinjer.

Sedan den anbefallda utredningen nu slutförts, få de sakkunniga härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna sitt utlåtande i ämnet.

Stockholm den 12 september 1944.

TORSTEN LÖFGREN.

HUGO LUNDQVIST.

HANS DAHLBERG.

HELMFRID BUTÉN.

STURE CHRISTIANSSON.

/ F. V. Anderson.

77 Genom beslut den 24 april 1942 uppbodt Kungl. Maj:t åt landshövdingen i Lönneby, förste trafikinspektören H. Lundqvist, förste maskininspektören H. Butén, förste förbandsordföranden S. Christiansson och närvarande byråsekreteraren H. Dahlberg att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av utredning och avgivande av förslag i fråga om förhållanden mellan arbetsuppgifter och lönesättning för personal vid de smalspåriga järnvägar, som enligt statsmakternas beslut inrättas eller under år 1942 kunde komma att inrättas med statsanslag. Därjämte förordade Kungl. Maj:t landshövdingen i Lönneby att i egenhet av förordande leda de sakkunnigas arbete. Såsom sekreterare hos de sakkunniga har närvarande o. byråsekreteraren hos järnvägsstyrelsen F. V. Anderson utsåts. De sakkunniga antogs emellanåt Personalsakkunniga vid statens järnvägar.

I princip ha de sakkunniga bekräftat sitt utlåtande på i förvärdet sammanfattat som 1938 års personalsakkommision vid statens järnvägar. De sakkunniga ha sålunda förtsett ett antal frågor, vilka förut tillämnats av de till och med år 1942 statsinrättade smalspårsbanorna, varvid betingliga anläggningar och arbetsuppgifter beaktats. De sakkunniga ha under dessa frågor samt vid sammanträden i Stockholm haft överläggningar med tillhörande personalrepresentanter och ombud för personalsakkommisioner, som därvid lämnats tillfälle till uttalande. De sakkunniga ha vidare uttalande gjort och med de i nämnda hänseende tillämnade förslag till järnvägsstyrelsen och med de inom Kungl. Finansdepartementet tillkallade besparingsberedningens järnvägssektioner, vilkas ställningstagande till vissa frågor rörande smalspårsstaten förväntas normalt eller smalspåriga järnvägar.

I enlighet med direktiven ha de sakkunniga under den tid utredningsarbetet pågått till järnvägsstyrelsen avgett utlåtanden i ett antal till de sakkunniga remitterade ärenden rörande personalsakkommisioner vid av staten förvärfade normal- eller smalspåriga järnvägar.

INLEDNING.

Då 1938 års personalkommission vid statens järnvägar i oktober månad 1941 avgav tredje och sista delen av sitt betänkande rörande förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för statens järnvägars linjepersonal, stod förstatligandet av smalspårsbanorna endast inför sin början och omfattade då ännu endast ett antal jämförelsevis trafiksvaga sådana banor. Möjlighet hade därför icke förelegat att utföra de jämförelser, som voro erforderliga för ett enhetligt bedömande av löneställningen för personalen av olika kategorier vid smalspårsbanorna. Kommissionen gick av denna anledning icke in på en närmare prövning av denna fråga och uttalade den uppfattningen, att en mera ingående prövning av densamma borde ske först sedan ett mera allmänt förstatligande av smalspårsbanorna kommit till stånd och möjlighet därmed erhållits att skärskåda problemet i ett större sammanhang.

Sedan därefter ytterligare några smalspåriga järnvägar förvärvats av staten, hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 mars 1942, att det måtte uppdragas åt ordföranden och ledamöterna i 1938 års personalkommission vid statens järnvägar att jämväl verkställa utredning rörande löneställningen för personalen vid av staten förvärvade smalspåriga järnvägar. Genom beslut den 24 april 1942 uppdrog Kungl. Maj:t åt förenämnda personer, vilka antogo benämningen Personalsakkunniga vid statens järnvägar, att verkställa sagda utredning. Denna skulle dock be-

Järnväg	Övertagen den	Spårvidd m	Längd km	Sammanlagd personalstyrka vid övertagandet (ordinarie och extra personal samt platsvakter, bilpersonal, verkstads- och banarbetare)
Norra Hälsinglands järnväg (linjen Harmånger—Bergsjö).....	$\frac{1}{8}$ 33	0·891	20	13
Uddevalla—Lelångens järnväg	$\frac{1}{7}$ 40	”	89	92
Falkenbergs järnväg	”	”	102	73
Kalmar—Berga järnväg	”	”	77	87
Östra Smålands järnväg (linjen Oskarshamn—Ålghultsby)	”	”	79	24
Mönsterås järnväg (linjen Mönsterås—Fagerhult)	”	”	69	21
Kalmar—Torsås järnväg	$\frac{1}{7}$ 41	”	39	34
Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg	”	”	117	89
Östra Värends järnväg (linjen Ålghultsby—Brittatorp).....	”	”	40	17
Växjö—Tingsryds järnväg	”	1·067	45	27
Blekinge kustbanor	$\frac{1}{7}$ 42	”	205	421
			Summa	898

gränsas att omfatta personalen vid de smalspåriga järnvägar, som enligt statsmakternas beslut införlivats eller under år 1942 kunde komma att införlivas med statsbanenätet.

De järnvägar, som på grund härav närmast blivit föremål för de undersökningar, som ligga till grund för personalsakkunnigas i detta utlåtande gjorda uttalanden, återfinnas i tabell å föregående sida.

De sakkunniga hava berest samtliga i tabellen uppräknade linjer med undantag av Harmånger—Bergsjö, Sandbäckshult—Fagerhult och de till Blekinge kustbanors huvudlinje anslutande sidolinjerna.

På grund av den åt personalsakkunniga anförtrödda utredningens nära sammanhang med den som bedrivits av 1938 års personalkommission vid statens järnvägar, kommer innehållet i denna kommissions betänkande och förslag, delarna I och III (SOU 1940: 14 och 1941: 33) att i åtskilliga fall återopås i det följande. Sagda kommission benämnes därvid för korthetens skull personalkommissionen.

Löneläget vid smalspårsbanorna före och efter statsövertagandet.

De enskilda järnvägarna uppvisa inbördes väsentliga olikheter i fråga om det trafikbehov de äro avsedda att tillgodose och i följd därav jämväl en till mängden mycket varierande trafikbelastning. Nu berörda förhållanden medföra givetvis olika möjligheter för dem att bära omkostnader för anläggning och drift. Ett sätt att hålla anläggningskostnaderna och de sakliga driftkostnaderna vid de enskilda järnvägarna låga har varit att bygga vissa av dem smalspåriga. Men även personalkostnaderna ha krävt anpassning efter respektive banors ekonomiska bärighet. En dylik anpassning har bl. a. skett därigenom, att de enskilda banorna i de för dem ingångna löneavtalen med hänsyn till sin ekonomiska bärighet blivit indelade i fem grupper med skilda lönelägen för samma slag av befattningar. Till den första gruppen ha hänförs de ekonomiskt bärkraftigaste banorna och till den femte gruppen de i sådant hänseende minst bärkraftiga järnvägarna.

De till och med år 1942 av staten övertagna smalspårsbanorna tillhörde vid övertagandet följande bangrupper, nämligen:

Kalmar—Berga	}	bangrupp II.
Kalmar—Torsås		
Blekinge kustbanor		
Norra Hälsingland		
Uddevalla—Lelången	}	» III.
Växjö—Åseda—Hultsfred		
Växjö—Tingsryd		
Falkenbergs		
Östra Smålands	}	» IV.
Mönsterås		
Östra Väreuds		

Löneläget inom respektive bangrupper i de för linjepersonal avsedda befattningar, från vilka övergång till statstjänst skett i samband med de till

och med 1942 företagna statsförvärven av smalspårsbanor, samt i de befattningar vid statens järnvägar med närmast motsvarande löner, på vilka den övertagna personalen vanligen placerats, framgår av tabell, intagen i bilaga 1. Den i tabellen gjorda jämförelsen omfattar icke byråpersonal, banmästare, lok- och vagnmästare samt verkmästare och montörer, för vilken personal enhetliga löneavtal icke funnits och lönerna därför varierat även inom banor tillhörande samma bangrupp.

Regler för övertagen personals inplacering i statens järnvägars löneskala m. m.

Enär det kan vara av intresse att i nu förevarande sammanhang taga del av de lönevillkor, som tillerkännas den personal, som övertages med statsinlösta enskilda järnvägar, har det synts de sakkunniga lämpligt att här återgiva dessa villkor. De innehållas i § 5 i de köpeavtal, som vid varje statsförvärv upprättas mellan staten och respektive järnvägsbolag och föreläggas Kungl. Maj:t för godkännande.

Nämnda paragraf lyder i de senast träffade avtalen i de delar, som ha avseende på lönebestämningen:

»§ 5.

Mom. 1. Vid järnvägarna anställda, i bilaga C upptagna befattningshavare, skola med nedan angivna förbehåll äga rätt att på tillträdesdagen övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av då innehavda löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagens järnvägar tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt enligt vid tiden för övergången gällande avtal.

Mom. 2. Vid beräkandet av vederbörandes löneförmåner i och för inplacering i statens järnvägars löneskala och bestämmande av eventuellt personligt lönetillägg skola löneförhållandena på den ort, där han omedelbart före uppförandet på aktiv stat varit placerad, läggas till grund. Hänsyn skall härvid tagas endast till i bolagens tjänst åtnjutna väsentliga och egentliga löneförmåner, d. v. s. fast lön, dyroräts- och dyrtidstillägg, konjunkturtillägg samt eventuell förmån av fri eller löneavtalsbunden prisbillig bostad eller kontant hyresbidrag, ävensom, så länge vederbörande är anförtrord däremot svarande uppdrag, vissa särskilda ersättningar, såsom hållplats- och postarvoden. Till övriga förmåner, exempelvis semesterrätt, avlöning vid sjukdom och annan tjänstledighet, fri läkarvård, begravningshjälp, beklädnad, postfacksavgifter, postbiträdesersättning, medicinprovision m. m., skall hänsyn däremot icke tagas, utan skola de vid statens järnvägar därutinnan gällande bestämmelserna äga tillämpning, i den mån ej stadgandet under mom. 3 nedan föranleder till tillämpning av de enskilda järnvägarernas stadganden.

Avlöningen må icke överstiga det högsta belopp, som enligt vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementen må utgå till tjänsteman i den lönegrad, som finnes för vederbörande befattningshavare angiven i bilaga C.

I övrigt skall iakttagas vad som stadgas i Kungl. Maj:ts brev den 30 juni 1943, angående löneklassplacering av vissa befattningshavare, som i samband med statsförvärv av enskilda järnvägar övergått i statens järnvägars tjänst.

Mom. 3. Vid tiden före statens övertagande av järnvägarna gällande anställnings- och avlöningsvillkor skola — med beaktande av härövan i andra stycket av mom. 2 angiven begränsning — i tillämpliga delar gälla

dels för all personal under tiden intill — — — års utgång, i den mån vederbörandes anställning ej dessförinnan upphör;

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 entledigas utan eller med rätt till förtidspension, under vederbörandes hela återstående tjänstetid;

dels för befattningshavare, vilka enligt mom. 4 uppföras på övergångsstat, intill dess de inplaceras på för statens järnvägar behövliga befattningar eller pensioneras.

Mom. 4. Statens järnvägar skola äga rätt att före — — — års utgång

dels på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som äro för statens järnvägar obehövliga eller icke fylla villkoren i mom. 5 a) för uppförande på aktiv stat; statens järnvägar obetaget att under de förutsättningar, som finnas angivna i allmänna tjänstepensionsreglementet § 8 mom. 2—5, även efter — — — års utgång entlediga dylik befattningshavare med förtidspension;

dels slutligen på övergångsstat tillsvidare uppföra befattningshavare, som vid statens förvärv av järnvägarna icke omedelbart kunna beredas tjänstgöring i befattning, motsvarande den lönegrad, vari inplacering enligt bilaga C är avsedd att ske.

Mom. 5. De befattningshavare, vilka icke uppsägas, entledigas eller uppföras på övergångsstat jämlikt mom. 4, äro berättigade att från och med den — — — erhålla anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor under följande förbehåll:

b) att de åtnöja sig med sådana mot deras löneförhållanden såvitt möjligt svarande befattningar, som styrelsen med hänsyn till den utbildning, som för olika befattningar är föreskriven vid statens järnvägar, och efter vederbörligt hänsynstagande till tidigare tjänstgöring anser lämpligt anförtro dem och i förekommande fall med placering jämväl vid annat statligt företag än statens järnvägar eller hos bolag, vari staten äger aktiemajoriteten;

Stadgandet i det i mom. 2 åberopade kungl. brevet den 30 juni 1943 har följande lydelse:

Kungl. Maj:t finner gott att, med ändring av vad tidigare föreskrivits däremot stridande, meddela följande bestämmelser angående löneklassplacering av vissa befattningshavare, som med anledning av statens övertagande av enskild järnväg efter ingången av år 1940 övergått eller övergå i statens järnvägars tjänst.

1. Befattningshavare, som sedan minst tre år innehaft slutlön enligt den enskilda järnvägens avlöningsbestämmelser, skall vid uppförandet på statens järnvägars aktiva personalstat placeras i den löneklass inom tillämplig lönegrad, för vilken avlöningsförmånernas summa, rörligt tillägg och kristillägg inberäknade, närmast överstiger sammanlagda avlöningen vid den enskilda järnvägen. Finnes ej sådan löneklass inom lönegraden, skall han placeras i dennas högsta löneklass.

2. Befattningshavare, som vid uppförandet på statens järnvägars aktiva personalstat sedan mindre än tre år innehaft slutlön enligt den enskilda järnvägens avlöningsbestämmelser, skall från och med kalenderkvartalet näst efter det, varunder tre år förflutit från ernåendet av nämnda slutlön, placeras i löneklass, som i 1 punkten sägs, där han icke jämlikt hittills gällande regler skolat redan tidigare placeras i nämnda löneklass.

I fråga om själva lönesättningen för personalen gäller alltså den principen, att personalen skall inplaceras i löneklass, som närmast svarar mot den vid den enskilda järnvägen innehavda lönen, varjämte viss löneförhöjning jämlikt föreskrifterna i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 30 juni 1943 tillkommer den som vid uppförandet på statens järnvägars aktiva personalstat innehar slutlön enligt den enskilda järnvägens avlöningsbestämmelser.

Lönekostnadernas förändringar vid statsförvärv av smalspårsbanor.

Av vad här ovan anförts rörande principerna för den övertagna personalens inplacering i löneklass vid statens järnvägar torde framgå att, under förutsättning av oförändrad personaluppsättning, statens järnvägars lönekonto för tjänstemannapersonalen vid en övertagen enskild järnväg vid tidpunkten för övertagandet borde bli lika med den enskilda järnvägens motsvarande utgift vid samma tidpunkt, ökad med kostnaden för den uppflyttning i löneklass, som enligt kungl. brevet den 30 juni 1943 tillkommer vissa tjänstemän. Emellertid inträder en ytterligare kostnadsökning genom den löneförhöjning, som omedelbart tillerkänts sådan personal inom lönegruppen banvakter, stationskarlar m. fl., som vid den enskilda banan vid tidpunkten för övertagandet innehaft lön, *understigande lägsta löneklassen inom 5:e lönegraden* vid statens järnvägar. Detta är fallet

inom bangrupp I med de banvakter m. fl., som vid den enskilda banan innehade högst ett ålderstillägg,

inom bangrupp II med de banvakter m. fl., som vid den enskilda banan icke uppnått slutlönen och

inom bangrupperna III—V med samtliga befattningshavare av nämnda slag, även om de uppnått slutlönen.

Vidare inträder kostnadsökning under de tolv åren närmast efter statsövertagandet efter hand som den övertagna personalen vart tredje år blir berättigad till uppflyttningar i löneklass, vilka icke skulle hava motsvarats av dylika uppflyttningar därest anställningen vid den enskilda järnvägen fortgått. Maximibeloppet av den kostnadsökning, som blir en följd av personalens inplacering i statens järnvägars lönestat, uppnås sålunda först efter utgången av en tolvårsperiod.

De sakkunniga hava företagit en överslagsberäkning av denna *slutliga* kostnadsöknings storlek vid de smalspårsbanor, som övertagits av staten senast under år 1942. Beräkningen omfattar endast den vid dessa banor anställda tjänstemannapersonalen. Den är vidare utförd på grundval av de lönebestämmelser, som voro gällande vid respektive enskilda järnväg vid tiden för övertagandet, samt vidare under antagande av oförändrat personalantal och med utgångspunkt från löneläget vid årsskiftet 1943—1944.

Beräkningen, som återgivits i bilaga 2, utvisar, att kostnadsökningen från och med trettonde året efter förstatligandet i runt tal uppgår till 435 000 kronor per år, motsvarande en ökning av lönekontot i enskild regi med 18 %.

Härav komma 275 000 kronor på personal i 5:e lönegraden och 160 000 kronor på övrig tjänstemannapersonal.

Löneökningen utgör i medeltal 25 % för 5:e lönegradens tjänstemän (21 % vid bangrupp II, 28 % vid bangrupp III och 38 % vid bangrupp IV). För övrig personal utgör den i genomsnitt 11 %.

Kostnadsberäkningen är såsom redan nämnts gjord under antagande, att den vid övertagningstillfället anställda tjänstemannapersonalen är till antalet oförändrad. Detta antal var då 716.¹ Här kan anmärkas att ifrågasvarande personal av flera orsaker, såsom stegrad trafik, kortare tjänstgöringstider m. m. måst ökas efter statsövertagandet och att densamma i januari månad 1944 utgjorde 977 man.

Jämväl för platsvakter och kollektivavtalsanställd personal (banarbetare, verkstadsarbetare, förrädsarbetare och bilpersonal) medför övergången till statens järnvägars anställningsvillkor en omedelbar tillämpning av i vissa fall väsentligt höjda löner. Kostnadsökningen för denna personal är svår att beräkna. Personalen i fråga utgjordes under andra halvåret 1943 av 473 man i medeltal per dag.

Framkomna förslag om åtgärder i syfte att ernå billigare driftkostnader.

Den ökning av personalkostnaderna, som enligt vad ovan påvisats blivit en följd av förstatligandet, har aktualiserat frågan om åtgärder i syfte att nedbringa såväl sagda kostnader som övriga driftsutgifter, särskilt vid de järnvägar, som under förkrigstiden varit mindre bärkraftiga. I förstnämnda hänseende har järnvägsstyrelsen i sin tidigare omnämnda skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 mars 1942 gjort följande uttalande:

»På grund av de enklare förhållanden, varunder trafiken på smalspårsbanorna bedrives, kräva åtskilliga tjänstegrenar vid dessa banor icke på långt när samma utbildning hos personalen som motsvarande tjänstegrenar vid statens järnvägar i övrigt. Härtill kommer, att själva trafikarbetet på de trafiksvagare smalspårsbanorna på många platser är av så ringa omfattning, att dess ombesörjande åtminstone i viss utsträckning bör kunna ske genom anställande av kvinnlig personal. Det är sålunda uppenbart, att de vanliga reglerna för övertagna personals inplacering i statens järnvägars löneplan icke kan utan vidare tillämpas på den med de smalspåriga banorna övertagna personalen och att till och med en differentiering i lönehänseende av dessa banors personal inbördes kan vara motiverad.»

Senare har styrelsen i en skrivelse den 22 maj 1942 till de sakkunnigas ordförande utvecklat sina synpunkter på kostnadsfrågan och framlagt vissa förslag i fråga om personaluppsättningen på smalspårsbanorna.

Skrivelsens innehåll var följande:

»I anslutning till Kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 24 april 1942 angående utredning rörande löneställningen för personalen vid av staten förvärvade smalspåriga järnvägar, vill järnvägsstyrelsen framföra följande synpunkter.

Vid ett studium av de smalspåriga järnvägarnas tillkomsthistoria visar det sig

¹ I den på sid. 7 intagna tabellen redovisas ett högre antal anställd personal beroende på att där även ingår bland annat viss arbetarpersonal.

i regel, att valet av annan spårvidd än statsbanornas varit betingat av knapp tillgång på anläggningskapital, vilket i sin tur sammanhängt med, att det blivande trafikområdet visat sig för svagt för att bära kostnaderna för en normal-spårig järnväg. Den fortsatta utvecklingen kan icke sägas ha medfört någon utjämning i ekonomiskt hänseende de skilda bygderna emellan utan snarare en ytterligare differentiering. Det är vid sådant förhållande naturligt, att de smalspåriga enskilda järnvägarna i allmänhet kommit att framstå som väsentligt mindre bäriga än de normalspåriga, och detta även om jämförelsen begränsas till järnvägar med helt eller övervägande lokala trafikuppgifter.

I enskild regi har viss kompensation för trafikunderlagets svaghet kunnat erhållas genom tillämpning av högre taxa samt hållande av en lägre lönenivå än de vid normalspårsnätet vanliga. Allmänhetens anspråk gentemot smalspårsbanorna synes också genomgående ha varit relativt blygsamma.

I och med de smalspåriga linjernas övergång i statens ägo har sagda kompensation, vad inkomsterna angår, helt bortfallit, samtidigt som väsentliga löneökningar blivit ofrånkomliga. Det är emellertid angeläget, att den belastning av statsbaneaffären, som vållas av de smalspåriga järnvägarnas medtagande i förstatligandeprocéduren, ej tillåtes att bli större än som är absolut nödvändigt, och det är uppenbart, att främsta villkoret för en sådan begränsning är en i samtliga hänseenden rationell personalhushållning.

Vad angår personalens kvalifikationer må först erinras, att förhållandena vid smalspårsbanorna kunna betecknas som i vissa hänseenden enklare än vid normalspåriga järnvägar, även om dessa skulle uppvisa lika svag trafikrörelse. I vissa fall följer med de mindre dimensionerna, att svårighetsgraden och påfrestningen vid arbetets utförande också blir mindre, och att som en följd därav även det tjänstehavaren åvilande ansvaret kan anses mindre betungande. Denna uppfattning kan också sägas redan ha biträttts av statsmakterna i och med införandet av lokförarbefattning i lönegrad A 10 och godkännande av, att lokbiträdena vid statens järnvägars smalspåriga linjer placeras i lönegrad A 6.

Vad beträffar de stora och ur ekonomisk synpunkt avgörande personalgrupper, som tillhöra 5:e lönegraden, förefinnes en väsentlig löneskillnad mellan likanämnda befattningar vid statens järnvägar å ena sidan och enskilda järnvägars bangrupp III och IV å den andra, uppgående i vissa fall till 30 å 50 %. Beträffande denna personalgrupp gäller det närmast att få klarlagt, i vilken utsträckning ifrågavarande befattningshavare lämpligen kunna ersättas med lägre kvalificerad och mindre kostsam arbetskraft, exempelvis kvinnlig personal inom olika grenar av stations- och förvaltningstjänsten, banarbetare vid banavdelningen etc., i likhet med vad som skett vid vissa av statens järnvägars trafiksvaga linjer.

Vad de befordrade personalgrupperna angår, synas mot bakgrunden av vad ovan framhållits och statsmakternas redan skedda ställningstagande i fråga om lokpersonalen, starka skäl kunna anföras för särbestämmelser syftande mot placering i lägre lönegrader av vissa till den normala personaluppsättningen på respektive tjänsteställen hörande befattningshavare, tillhörande andra grupper än lokpersonalen. Det synes sålunda böra övervägas, om man icke i vissa fall rättvisligen skulle kunna placera befattningshavare en eller annan lönegrad under vad som gäller vid statens järnvägars normalspårslinjer för formellt motsvarande befattningar. Sålunda torde en strängare bedömning vara motiverad i fråga om de trafik- och driftfaktorer, som skola reglera inrättandet av befordrade tjänster av olika slag, såsom reparatorer och banförmän m. fl. vid banavdelningen, lokmästare, kontorister, reparatorer, stallförmän, vagnförmän m. fl. vid maskinavdelningen, stationsskrivare, förste kontorister, kontorister, stationsförmän och trafikbiträden m. fl. vid trafikavdelningen. Det kan vidare ifrågasättas, huruvida icke exempelvis banförmän böra ersättas med banbiträden, lokmästare med vagnmästare i 12:e lönegraden, stallförmän och vagnförmän med maskinbiträden,

stationsförmän och kontorister med trafikbiträden o. s. v. Tvåmanstrafikplats torde kunna bemannas med trafikbiträde och stationskarl samt stationskarl i vissa fall utbytas mot postbiträde. Enmanstrafikplats torde böra förestås av stationskarl endast då säkerhetstjänsten är omfattande eller tungt arbete förekommer regelbundet, men i andra fall av kvinnlig platsvakt.

Ett arbetsområde, som kräver särskild uppmärksamhet, är bemanningen av rälsbundna motorfordon. Enligt redan föreliggande förslag skall rälsbussförare hänföras till lönegrad A 8. Det synes emellertid böra tagas under övervägande, huruvida icke förare av smalspårsrälsbuss bör — med hänsyn bl. a. till de enkla förhållanden, som råda å smalspårslinjer — placeras i lägre lönegrad, eventuellt också trafikbiträde användas i denna tjänst. Motsvarande differentiering torde lämpligen kunna genomföras jämväl för förartjänsten å övriga rälsbundna motorfordon.

Vid bedömandet av personalbeläggningsspörsmålet i dess helhet bör inriktning ske mot normala trafikförhållanden. Under dylika förhållanden har man att räkna med en annan tågplan än vad det nuvarande tidsläget kräver. På åtminstone en del linjer torde ångtågen därvid komma att ersättas med rälsbussar, varigenom trafikförhållandena än ytterligare förenklas, dagliga godståg ersättas med varannandagståg o. s. v.

Vidare synes böra beaktas förhållandet, att styrelsen sökt och alltjämt söker att på allt sätt förenkla driften och expeditonsarbetet, särskilt å smalspårslinjerna, vad driften beträffar exempelvis genom utsträckt tillämpning av § 100 i säkerhetsordningen.

Därest under arbetets gång skulle finnas lämpligt att för utredningens fullständiga verkställa undersökning rörande motsvarande förhållanden vid med statens järnvägar införlivade normalspåriga banor, bör givetvis en dylik undersökning verkställas.»

Angelägenheten av en begränsning av driftkostnaderna vid det statliga smalspårsnätet har jämväl framhållits av de sakkunniga, som tillkallats av den inom kungl. finansdepartementet tillsatta Besparingsberedningen, de s. k. Besparingsberedningens järnvägssakkunniga, vilka haft att utreda frågor om besparings- och rationaliseringsåtgärder vid statens järnvägar. Dessa sakkunniga — i fortsättningen benämnda besparingsberedningen — ha bl. a. ägnat frågan om driftform och driftorganisation vid de förstatligade smalspårsbanorna sin uppmärksamhet. I denna fråga förordade besparingsberedningen i skrivelse till järnvägsstyrelsen den 9 mars 1943 vissa allmänna riktlinjer för förenklad förvaltning och drift vid statens järnvägars smalspårsbanor. Skrivelsen, som av järnvägsstyrelsen tillställts personalsakkunniga för att av dem tagas under övervägande i de delar som berörde de sakkunnigas uppdrag, var av följande innehåll:

»Besparingsberedningens järnvägssakkunniga upptog vid sitt sammanträde den 1 augusti 1941 till behandling frågan om driftform och driftorganisation vid de förstatligade smalspårsbanorna.

Då dessa banor såväl beträffande anläggningarna för driften som beträffande den rullande materielen äro genomsnittligt enklare samt trafiken mera lokalt betonad och i regel även mycket svagare än på statens järnvägars normalspåriga linjer, har järnvägssakkunniga ansett en enklare driftform och förvaltningsorganisation för de smalspåriga bandelarna icke blott motiverad utan även nödvändig för att uppnå ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av driften på dessa bandelar. Sedan sakkunniga nu slutbehandlat denna fråga, får sakkunniga härmed

meddela de allmänna riktlinjer för förenklad förvaltning och drift vid smalspårsbanorna, till vilka sakkunniga under sitt arbete kommit fram.

Till en början må härvid framhållas, att medan statens järnvägars smalspåriga bandelar under tiden före det nuvarande kriget i regel voro mycket trafiksvaga, ha de nu under kriget nästan utan undantag erhållit en relativt stor trafik. Efter kriget torde emellertid deras trafik även till följd av konkurrensen från andra trafikmedel komma att återgå till samma låga nivå som före kriget.

Det blir därför efter kriget aktuellt att till prövning åter upptaga frågan att nedlägga sådana smalspåriga bandelar, som helt eller delvis förlorat sin betydelse. En dylik saneringsplan för järnvägsnätet, innebärande antingen helt nedläggande av viss bandel eller dess förändring till trafikspår, avsett att trafikeras endast i godstrafik eller endast vid behov för sådan trafik, är för övrigt efter förslag av järnvägssakkunniga under utarbetande inom järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen. Beträffande statens järnvägars smalspåriga bandelar torde man sålunda efter kriget böra överväga, vilka bandelar, som med hänsyn till trafikens nedgång böra helt nedläggas och vilka bandelar som böra bibehållas. För de bandelar, som vid en dylik utredning anses böra bibehållas, uppkommer vidare frågan, om på dem skall bevaras såväl person- som godstrafik eller om endera trafikslaget skall nedläggas. Då bilkonkurrensen huvudsakligen torde komma att göra sig gällande i fråga om persontrafiken och stycke-godstrafiken, torde kunna ifrågakomma att å vissa bandelar nedlägga båda dessa trafikslag och endast bibehålla vagnslastgodstrafik. Ett bibehållande av endast godstrafiken, eventuellt endast vagnslasttrafiken, kan förväntas medföra betydande besparingar i fråga om såväl driften som banunderhållet.

Oavsett om statens järnvägars smalspåriga bandelar komma att vara öppna för såväl person- som godstrafik eller endast för den senare framstår det som synnerligen angeläget att alla tänkbara förenklingar vidtagas för att därigenom hålla utgifterna i statens järnvägars regi nere. Det förtjänar nämligen ihågkommas, såsom även av järnvägsstyrelsen framhållits, att den kompensation för driftunderlagets svaghet, som vid banornas drift i enskild regi kunnat erhållas genom tillämpning av högre taxor samt hållande av en lägre lönenivå, icke längre torde kunna påräknas, medan samtidigt allmänhetens anspråk med all sannolikhet kommer att väsentligt stegras efter förstatligandet. Ett flertal åtgärder av olika slag i syfte att anpassa kostnaderna för förvaltningen, materielen, säkerhetsanordningarna, stationsanordningarna m. m. till dessa bandelars i regel låga trafikintensitet synes därför erforderliga. Bland åtgärder av detta slag, av vilka järnvägsstyrelsen själv i olika sammanhang berört en del, synas följande särskilt böra komma i fråga.

1. Den rullande materielen och de tekniska anordningarna såväl å banan som å stationerna göres av enklast möjliga beskaffenhet och begränsas till vad som är ett absolut minimibehov för bandelens drift.

2. Ångtågen ersättas i största möjliga utsträckning med motorvagns- eller rälsbusståg respektive lokomotortåg. Där så visar sig ekonomiskt fördelaktigt torde även kunna komma i fråga att ombesörja viss trafik med av järnvägen drivna landsvägsbussar och lastbilar.

I de fall ångtåg kunna behöva framföras å dessa bandelar torde en begränsning i tågpersonalens antal kunna ske antingen genom att loken bemannas med endast en man och i den mån så anses behövt och möjligt konduktörspersonal dessutom färdas å loket eller att loken bemannas med två man och biträdet å loket även får handha konduktörspersonalens åligganden eller, där så kan anses lämpligt, konduktören ersättes med biljettpojke eller biljettflicka.

3. Väsentligt förenklade säkerhetsbestämmelser synas böra komma i fråga för smalspårsbanorna. Dessa bestämmelser böra sammanfattas och tryckas i en särskild lättläst och kortfattad »säkerhetsordning för smalspårsbanor». Vidare torde

böra övervägas att sammanfatta alla de tjänsteföreskrifter, som beröra personalen vid smalspårsbanorna, i en eller flera »handböcker för personal vid smalspårsbanor», för att på så sätt komma ifrån att personalen behöver studera den mångfald av taxe- och andra föreskrifter, som erfordras enbart för trafiken på de normalspåriga bandelarna.

4. Minskning av antalet bemannade driftplatser genom nedläggande av dylika med minimal trafik och indragning av bemanningen på driftplatser med obetydlig trafik, varvid i senare fallet biljettförsäljning och eventuellt godsutbyte ombesörjes genom konduktörspersonalen.

Trafikplatserna bemannas i största möjliga utsträckning med kvinnliga platsvakter. Vidare torde kunna komma i fråga att anordna biljettförsäljning och eventuellt även godsinslämning genom särskilda agenturer (lanthandlare, postanstalter etc.).

5. Förenklad expediering i person- och godstrafik, eventuellt så att dessa bandelar icke alls eller endast i begränsad omfattning deltaga i samtrafik eller lokaltrafik av större räckvidd.

6. Med hänsyn till de enklare arbetsförhållandena vid trafiksvaga smalspåriga bandelar torde en ökad differentiering i lönegradsplaceringen för såväl högre som lägre befattningar vid sådana bandelar vara motiverad. En dylik differentiering har ju för övrigt redan genomförts i fråga om lokförare, då dessa vid smalspårsbanorna hänförs till lönegrad A 10 mot lönegrad A 12 vid statens järnvägars normalspårslinjer. Denna differentiering synes även böra omfatta befattningar i 5:e lönegraden. Om driften ordnas på det mycket enkla sätt som ovan föreslagits och kunskapsfordringarna för personalen förenklas och sammanfattas på sätt ovan angives, synes det nämligen icke heller vara motiverat att lönegradsplaceringen för de lägsta befattningarna vid trafiksvaga smalspåriga bandelar är densamma som vid de normalspåriga linjerna, där kraven på personalen i olika avseenden äro vida större. Stationskarls- och motsvarande befattningar, som för närvarande finnas endast inom lönegrad A 5, böra alltså vid trafiksvaga smalspåriga bandelar inrättas med placering även i lönegrad A 4.

7. Vid huvudlinjerna å statens järnvägar är driftpersonalen uppdelad på ban-, maskin- och trafikavdelningarna. Med hänsyn till den i regel ringa trafikintensiteten och de genomgående enklare förhållandena å statens järnvägars smalspåriga bandelar synes denna uppdelning av personalen icke böra bibehållas vid dessa banor utan hela den för bandelens drift erforderliga personalen synes böra disponeras fritt och obehindrat för de olika i driften förekommande arbetsuppgifterna. Såväl den för trafik- som ban- och maskintjänsten erforderliga personalen bör alltså för smalspårsbanorna sammanfattas i en driftavdelning med gemensam driftpersonal.

8. Förutom driftavdelningen synes även förvaltningsavdelningen och förvaltningsorganisationen vid de smalspåriga bandelarna böra göras så enkel och ändamålsenlig som möjligt. Liksom för de olika delarna av drifttjänsten, där personalen sammanfattades i en driftavdelning och i driftpersonal, bör även en enhetlig driftförvaltning och driftförvaltningspersonal anordnas.

Där smalspårsbanorna äro av sådan omfattning att de lämpligen kunna sammanfattas till sektioner, såsom nu är fallet i fråga om smalspårsbanorna i Småland och Blekinge, upprättas en driftförvaltning med en driftinspektör, vilken förses med ban- och maskintekniska medhjälpare. Dessa driftsektioner ersätta de tidigare ban-, maskin- och trafiksektionerna. Medan driftinspektören i lönehänseende synes böra placeras högst i lönegrad A 26, torde hans tekniske medhjälpare inom de ban- och maskintekniska områdena med hänsyn till smalspårsbanornas i regel låga trafikintensitet och deras ur tekniskt hänseende relativt enkla rullande materiel och fasta anläggningar icke böra placeras i högre lönegrad än högst A 16 (överbanmästare, lokmästare etc.). Vid de tillfällen då mera kvalifi-

cerad teknisk expertis erfordras, kan dylik expertis erhållas från distriktskansliet eller eventuellt genom inlåning från annan sektion inom distriktet. För större arbeten anlitas för övrigt redan nu expertis utom sektionen, t. ex. entreprenörer för husbyggnader samt statens järnvägars verkstäder för lok- och vagnrevisioner.

Smalspårsbanor, som icke lämpligen kunna sammanföras med andra till särskilda enheter på sätt här ovan förordats, torde åtminstone i vissa fall med fördel kunna förläggas under lämplig stationsföreståndare såsom särskilt förordnad driftföreståndare.

Överhuvud synes det viktigt att smalspårsbanorna i förvaltningshänseende utbrytas ur den normala organisationen för att även därigenom markera dessa banors särkaraktär och på så sätt underlätta godkännandet för dessa banors vidkommande av en driftform och en lönestandard som motsvarar dessa banors i regel låga trafiknivå och enkla trafikförhållanden.

Järnvägssakkunniga skulle därför vilja ifrågasätta att smalspårsbanorna, åtminstone sedan förstatligandet av dessa banor helt genomförts, sammanföras till ett smalspårsdistrikt under en egen distriktschef.

Järnvägssakkunniga, som äro medvetna om att järnvägsstyrelsen själv överväger en rationalisering av driften vid smalspårsbanorna, vill till sist ännu en gång framhålla, att en enklare driftform och förvaltningsorganisation för statens järnvägars smalspåriga bandelar än den nu gällande torde utgöra en nödvändig förutsättning för att dessa bandelar skola lämna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. De åtgärder, som järnvägssakkunniga i detta syfte här ovan föreslagit, torde enligt sakkunnigas mening vara ägnade att leda till detta mål. Järnvägssakkunniga får därför föreslå, att de av sakkunniga framlagda förslagen till förenklaad förvaltning och drift vid statens järnvägars smalspåriga bandelar måtte efter vidare bearbetning inom järnvägsstyrelsen genomföras.»

Den 6 mars 1944 avlämnade besparingsberedningens järnvägssakkunniga sitt betänkande till finansdepartementet. I detsamma vidhöllos de synpunkter beträffande de smalspåriga järnvägarna, som anförts i den nyss återgivna skrivelsen den 9 mars 1943 till järnvägsstyrelsen. En av beredningens ledamöter var därvid i vissa hänseenden av avvikande mening. De sakkunniga återkomma härtill i det följande.

PERSONALSAKKUNNIGAS UTLÅTANDE OCH FÖRSLAG.

De smalspårsbanor, som varit föremål för personalsakkunnigas undersökningar, uppvisade före det nu pågående världskrigets början, då de ännu drevos i enskild regi, i allmänhet en svag ekonomisk bärkraft. Vissa undantag gävos dock. Av intresse i detta sammanhang torde vara följande ur allmän järnvägsstatistik hämtade siffror, som utvisa driftresultatet för ifrågasvarande banor för år 1938, vilket var det senaste året med normala trafikförhållanden. I siffrorna ingår icke driftresultatet av eventuell automobilrörelse och s. k. övriga rörelsegrenar. Ej heller ingår från föregående år balanserad vinst eller förlust.

Endast Blekinge kustbanor redovisade vinst för året. De övriga gingo med större eller mindre förlust.

	Driftresultat av järnvägsrörelsen år 1938		Avsättning till förnyelsefond, räntor, skatter m. fl. i vidstående driftresultat ej frånräknade utgifter	1938 års	
	över- skott	under- skott		vinst	förlust
Blekinge kustbanor	355 546	—	286 609	68 937	—
Växjö—Tingsryds järnväg	31 960	—	32 267	—	307
Falkenbergs	—	24 963	36 686	—	61 649
Kalmar—Berga	83 759	—	89 611	—	5 852
Östra Smålands	—	35 451	18 156	—	53 607
Kalmar—Torsås	35 000	—	60 229	—	25 229
Mönsterås	—	31 683	39 762	—	71 445
Uddevalla—Lelångens	—	8 156	82 568	—	90 724
Växjö—Åseda—Hultsfreds	41 054	—	99 927	—	58 873
Östra Värends	—	23 812	13 227	—	37 039

Att med säkerhet bedöma, hur driftresultatet ställer sig vid dessa banor, sedan de övertagits av staten, möter stora svårigheter, emedan bandelsbokföring av statens järnvägars trafikinkomster icke sker. En icke oväsentlig trafikökning har emellertid efter förstatligandet inträtt på flertalet av banorna. Den är föranledd delvis av omlagda godstransportvägar och delvis av rådande krisläge, under vilket konkurrensen med landsvägstrafiken starkt minskats till järnvägstrafikens förmån. Hur länge denna trafikökning kan komma att kvarstå, undandraget sig ett säkert bedömande. Om sålunda trafikinkomsterna under den statliga regin ökat, hava, å andra sidan, såsom tidigare påvisats, utgifterna under samma tid kraftigt stegrats. Denna stegring kommer att till väsentlig del kvarstå även om trafiken viker. Det framstår under sådana förhållanden som nödvändigt att söka få till stånd en begränsning av statens järnvägars utgifter för smalspårsbanornas drift. Såväl järnvägsstyrelsen som besparingsberedningen ha, på sätt av deras tidigare återgivna utlåtanden framgår, såsom utvägar att nå detta mål angivit genomförandet av enklaste möjliga driftform och driftorganisation samt personaluppsättningens anpassande efter de enklare förhållanden, som äro eller efter förändring av driftformen kunna väntas bli rådande vid smalspårsnätet i jämförelse med motsvarande förhållanden vid normalspårsnätet.

Då nu berörda frågor nära sammanhånga med frågan om personalens löneställning, ha personalsakkunniga ansett sig böra granska och i vissa fall jämväl taga ställning till de av järnvägsstyrelsen och besparingsberedningen framlagda förslagen.

Allmänna synpunkter.

Innan personalsakkunniga närmare ingå på de föreliggande förslagen må emellertid vissa allmänna synpunkter framläggas, vilka ligga till grund för de sakkunnigas ställningstagande.

Det torde enligt de sakkunnigas mening icke med fog kunna göras gällande, att ur allmän synpunkt någon principiell skillnad förefinnes mellan olika

banor allenast av den anledningen, att de uppvisa olika spårvidd. En viss bana är — oavsett spårvidden — berättigad, i den mån den fyller ett verkligt trafikbehov för det trafikområde, den har att betjäna. Ett dylikt berättigande torde väl i allmänhet förefinnas, därest banan vid normal trafikomfattning och med rationell, efter trafikbehovet avpassad drift visar sig ekonomiskt bärig. I vissa fall åter måste kravet på dylik bärighet träda i bakgrunden. Så är förhållandet, då vid frånvaro av andra lämpliga kommunikationsmedel nyttan av järnvägen för land och bygd, sedd ur vidare synvinkel, överväger det järnvägsekonomiska intresset. Här måste staten eller andra intressen träda emellan, vilket exempelvis skett vid tillkomsten av åtskilliga trafiksvaga banor i Norrland. I vad mån fortsatt drift av en underskottsbana ur andra synpunkter än de järnvägsekonomiska är berättigad måste givetvis prövas efter samma grunder vare sig det gäller en normalspårig eller en smalspårig bana.

Av det föregående framgår, att flertalet av de smalspåriga banor, vilka varit föremål för de sakkunnigas utredning, åtminstone vissa perioder före år 1939 gått med förlust. En allsidig undersökning huruvida, med beaktande av ovan antydda allmänna synpunkter, någon eller några av dessa banor må kunna helt nedläggas, torde därför vara motiverad. En dylik undersökning lär emellertid icke lämpligen kunna ske under nuvarande krisperiod inom trafikväsendet utan bör anstå till dess ett mera normalt konkurrensförhållande mellan järnväg och landsvägstrafik inträtt. Ett nedläggande av bandriften bör givetvis ej ske såvida ej bygdens trafikbehov kan på ett lämpligare sätt fullt tillgodoses genom andra trafikmedel, eller därest en nöjaktig bandrift genom kostnadsbesparande åtgärder kan bli ekonomiskt bärig.

Beträffande de banor, som efter en dylik undersökning befinnas böra allttjämt bibehållas i drift, är det angeläget, att de rationaliserings- och besparingsåtgärder, som äro möjliga och skäligen, vidtagas i syfte att ernå ett tillfredsställande driftresultat. Dessa åtgärder böra emellertid avvägas på sådant sätt, att allmänhetens krav på en god service icke eftersätts. En efter trafikbehovet avpassad god standard måste enligt de sakkunnigas mening vara ägnad att skaffa banan good will hos den trafikerande allmänheten samt därjämte i det långa loppet bli mest ekonomisk och utgöra en nödvändig förutsättning för att banan skall kunna hävda sig i konkurrensen med andra trafikmedel, då dessa ånyo bli faktorer att räkna med. Underhållet får därför ej eftersättas. Ej heller torde det vara förenligt med klok förtänksamhet att trots engångskostnader underlåta sådana tekniska förbättringar av anläggningar och rullande materiel, som i längden kunna bli kostnadsbesparande.

De sakkunniga, som på sätt nyss anförts ej funnit den nuvarande tidpunkten lämplig för en prövning av frågan om nedläggande av vissa banor, ha därför ej närmare ingått på detta spörsmål. De förslag, som i det följande framläggas, äro avsedda att tillämpas vid de bandelar, som äro och efter en dylik prövning befinnas allttjämt böra bibehållas i allmän trafik av full omfattning.

Beträffande löneställningen för personalen vid det statliga smalspårsnätet må vidare framhållas följande allmänna synpunkter.

Under den tid detta nät befann sig i enskild ägo var, på sätt ovan påvisats, lönesättningen i viss mån beroende av respektive banas ekonomiska bärkraft, ett förhållande som gäller beträffande samtliga enskilda järnvägar. Sedan staten blivit ägare av ifrågavarande banor och deras personal blivit inrangerad i det för statens järnvägar gällande lönesystemet, lär en dylik grund för lönesättningen enligt de sakkunnigas mening ej längre kunna tillämpas. Härigenom skulle nämligen det statliga smalspårsnätet komma i en undantagsställning i förhållande till övriga av staten i egen regi drivna affärsföretag.

Järnvägsstyrelsen har i förevarande avseende ifrågasatt, huruvida icke smalspårsbanornas personal, såsom redan skett med lokpersonalen vid dessa banor, i vissa fall skulle kunna placeras en eller annan lönegrad under vad som gäller vid normalspårslinjerna för formellt motsvarande befattningar. Besparingsberedningen har, vad *trafiksvaga* smalspåriga bandelar beträffar, ifrågasatt en ökad differentiering i lönegrad av såväl högre som lägre befattningar. Denna differentiering borde enligt beredningens mening även omfatta befattningar i femte lönegraden, varför vid trafiksvaga sådana bandelar borde inrättas stationskarls- och motsvarande befattningar även i lönegrad A 4.

Såsom av det sagda framgår hålla personalsakkunniga för sin del före, att en generell nedskärning av lönenivån för personalen vid det smalspårsnät, som införlivats med statens järnvägar, icke skäligen bör ske med hänsyn till det ekonomiska utfallet av bandriften. Frågan, huruvida en befattningshavare med vissa uppgifter vid smalspårsnätet kan sättas i lägre lönegrad än en befattningshavare med motsvarande uppgifter vid statens järnvägars normalspårsnät, måste enligt de sakkunnigas mening bliva beroende på en jämförande värdering rörande kvaliteten av respektive befattningshavare åliggande uppgifter. Endast i det fall att den förres uppgifter finnas enklare och mindre krävande än den senares, är en differentiering rättvis och riktig. De sakkunniga ha jämväl sökt verkställa en sådan värdering i fråga om olika grupper av befattningshavare vid smalspårsbanorna och komma att i det följande framlägga resultatet härav.

Den nyssnämnda, av besparingsberedningen väckta frågan huruvida den ordinarie manliga rekryteringsgraden (banvakt, stationskarl etc.) må kunna sättas lägre vid trafiksvaga smalspåriga bandelar än vid statens järnvägars övriga linjer, kräver i detta sammanhang ett avgörande. Förslaget härom innebär, att stationskarls- och motsvarande befattningar, vilka för närvarande endast finnas inom lönegrad A 5, vid *trafiksvaga* smalspåriga bandelar även skulle inrättas i lönegrad A 4. Besparingsberedningen var emellertid icke enig vid avgivande av sitt förslag i denna del. Ledamoten Lingman biträdde nämligen icke förslaget utan framhöll i avgiven reservation bl. a., att en sådan lönesänkning icke vore sakligt berättigad och icke stode i överensstämmelse med statsmakternas inställning till denna fråga. Som stöd härför anförde reservanten bl. a., att direktionen för Karolinska sjukhuset vid den år 1939

genomförda löneregleringen för sjukhusets personal under åberopande av »att manliga befattningshavare i statens tjänst icke i allmänhet vore placerade i lägre lönegrad än A 5», hade föreslagit uppflyttning i denna lönegrad av befattningshavare, som då voro placerade i lönegrad A 4, samt att detta förslag fastställts av 1939 års riksdag.

I detta sammanhang må erinras, att i Kungl. Maj:ts proposition nr 207 till 1939 års riksdag vissa riktlinjer av föredragande departementschefen förordades i fråga om avlöning till befattningshavare, som övertagits i samband med statsinlösen av enskild järnväg. Enligt dessa riktlinjer, vilka av riksdagen lämnades utan erinran, borde avlöningsvillkoren såvitt möjligt bliva desamma efter övertagandet som de vilka gällt för vederbörande vid den enskilda banan, d. v. s. att begynnelselönen bleve den vid övertagandet innehavda samt slutlönen — bortsett från beföringsmöjligheter — såvitt möjligt densamma som vederbörande kunnat uppnå i sin före övertagandet innehavda tjänst. Uppenbart vore, yttrade emellertid departementschefen bl. a., att en inplacering i löneskalan så, att befattningshavaren erhöle exakt samma avlöningsvillkor som vid den enskilda järnvägen som regel icke vore möjlig. Redan avsaknaden av tjänster i varje grad av löneplanen hos statens järnvägar medförde härutinnan svårigheter.

På grundval av dessa riktlinjer har sedermera vid varje särskild banas inlösen i respektive köpeavtal intagits särskilda bestämmelser rörande den övertagna personalens avlöningar av innehåll, för vilket i det föregående närmare redogjorts. Dessa bestämmelser ha emellertid utan undantag så tillämpats, att sådan befattningshavare, tillhörande stationskarls och likställda grupper vid enskild järnväg, vilken övertagits i ordinarie tjänst i motsvarande befattning vid statens järnvägar, därvid placerats i 5:e lönegraden, även om innehavd lön vid den enskilda järnvägen väsentligt understigit lönen i lägsta löneklassen i sistnämnda lönegrad. Härigenom ha dessa befattningshavare vid hittills övertagna smalspårsbanor på sätt i det föregående påvisats omedelbart vid övertagandet kommit i åtnjutande av en i flertalet fall betydande löneförhöjning, dock med vissa undantag i fråga om personal vid enskilda banor, som tillhört bangrupp II. Genomsnittligt har löneökningen för personal tillhörande stationskarlsgruppen uppgått till 25 %. För de ekonomiska verkningarna härav för statens järnvägars del har i det föregående på sid. 11—12 närmare redogjorts.

Befattningshavare i nu berörda tjänstemannagrupper, som efter statsövertagandet anställts i ordinarie befattning vid ifrågavarande smalspårsbanor, ha därvid placerats i 5:e lönegraden.

Givetvis utgör sålunda tillämplad praxis i och för sig ej hinder för inrättandet av en lägre lönegrad, avsedd för härefter nyanställda befattningshavare i stationskarls- och likställda grupper, och torde ej heller kunna bestridas, att i vissa fall stationskarlar och med dem likställda vid smalspårsbanorna ha arbetsuppgifter, vilka måste betecknas som enklare och mindre ansvarsfulla än de som *genomsnittligt* ankomma på en motsvarande befatt-

ningshavare inom normalspårsnätet, varför sålunda en lägre löneställning för de förstnämnda skulle kunna ifrågasättas.

Trots det nu anförda ha de sakkunniga, vilka konstaterat, att även vid normalspårsnätet i vissa fall befattningshavare i 5:e lönegraden hava arbetsuppgifter, som kunna betecknas som lika enkla som de vid smalspåret genomsnittligt förekommande, icke ansett sig böra framlägga förslag om införande av lägre lönegrad än den nuvarande för stationskarlar och därmed likställda vid smalspårsnätet, enär detta enligt deras mening skulle innebära ett avsteg från de löneprinciper, som såväl vid affärsverken som statsförvaltningen i övrigt av staten allmänt tillämpas i fråga om den lägsta manliga ordinarie rekryteringsgraden.

Ifrågasatta förenklingar av driftformen.

På sätt tidigare nämnts har besparingsberedningen ansett, att särskilt följande rationaliseringsåtgärder borde komma i fråga rörande själva driften, enär de vore ägnade att hålla utgifterna nere, nämligen

den rullande materielens och de tekniska anordningarnas på såväl bana som stationer utförande på enklaste möjliga sätt och deras begränsning till vad som är ett absolut minimibehov för bandelens drift,

ångtågens ersättande i möjligaste mån med motorvagns-, rälsbuss- och lokomotortåg,

begränsning av tågpersonalens antal och anställande i vissa fall av biljettpojkar eller biljettflickor,

införande av förenklad »säkerhetsordning för smalspårsbanor» och sammanfattning av övriga tjänsteföreskrifter i särskilda »handböcker för personal vid smalspårsbanor»,

minskning av antalet bemannade trafikanstalter,

bemannning i största möjliga utsträckning av övriga trafikanstalter med kvinnlig personal,

anordnande av biljettförsäljning och godsinslämning genom särskilda agenter samt

förenkling av person- och godsexpedieringen, eventuellt genom slopande eller begränsning av bandelarnas deltagande i samtrafik eller lokaltrafik av större räckvidd.

Ett genomförande av de sålunda ifrågasatta förenklingarna kan givetvis även komma att inverka på personalens löneställning. Om förenklingarna skulle medföra, att lägre anspråk kunna ställas på personalens utbildning, torde nämligen en lägre löneställning för därav berörd personal vara motiverad.

I första hand har besparingsberedningen föreslagit, att den rullande materielen och de tekniska anordningarna borde utföras på enklaste möjliga sätt och till sin omfattning begränsas till vad som svarar mot ett absolut minimibehov. Den närmare innebörden av dessa allmänna uttryck har ej närmare klarlagts, men torde man få antaga, att konstruktion och utförande av de omhandlade objekten enligt besparingsberedningen borde vara så okomplicerade,

att anskaffningskostnaden för materielen bleve i möjligaste mån nedskuren och att skötsel och underhåll av samma materiel ej skulle fordra någon högre grad av kompetens utan kunna anförtros åt relativt oskolad personal.

Under förutsättning att denna uppfattning är riktig, vilja de sakkunniga framhålla följande synpunkter.

Vad den rullande materielen beträffar, skulle man genom en alltför långt gående förenkling avhända sig de möjligheter till främjande av driftsekonomi och säkerhet, som de tekniska landvinningarna på området syfta till. Uppenbart är, att materielens konstruktion och standard icke får hållas på högre nivå än en rationell drift kräver, men å andra sidan torde med denna begränsning de kostnader, som nedläggas på anskaffandet av en i möjligaste mån enhetlig och efter moderna tekniska principer utbyggd materiel komma att i det långa loppet visa sig väl använda. Såvitt de sakkunniga kunnat finna har en väsentligt medverkande orsak till det otillfredsställande ekonomiska resultatet av driften å vissa smalspårsbanor varit, att dessa på grund av svag ekonomi ej förmått hålla en enhetlig och driftbesparande rullande materiel. De redan övertagna banorna uppvisa ett mycket stort antal olika, ofta omoderna, typer av dragande enheter och vagnar, vilket givetvis måste motverka en rationell drift. Personalsakkunniga äro därför av den åsikten, att en modernisering av denna materielpark skulle bli till gagn exempelvis genom att i den mån lokdrift måste bibehållas de enkla våtångloken successivt ersattes med moderna överhettningsslok, att de lokala ljuskällorna på både lok och personvagnar utbyttes mot centralbelysning från gasbehållare eller elektrisk generator, att godstågens handbromsar ersattes med från loken dirigerade genomgående tryckluftsbromsar samt att de omoderna motorvagnarna (rälsbussarna) av udda typer slopades och moderna rälsbussar av samma standardutförande som på normalspårslinjer i stället toges i bruk jämväl på smalspårslinjerna. Av järnvägsstyrelsen redan företagna nyanskaffningar samt utförda och planerade ombyggnader av rullande materiel ha också helt naturligt företagits med tillämpande av sådana principer. Härigenom kunna säkerligen vinnas ej föraktliga driftbesparingar, även om relativt stora krav måste ställas på kvalifikationerna hos den personal, som har materielens skötsel och underhåll sig anförtrodd.

Jämväl riktigheten av den av besparingsberedningen uttalade meningen, att materielen bör begränsas till ett absolut minimibehov kan dragas i tvivelsmål. En materielpark utan minsta reserv skulle säkerligen vid tillfälliga trafikrusher och till och med vid inträffade haverier kunna vålla stagnation i transportarbetet. Vid normala driftförhållanden med återinträdd bilkonkurrens skulle därigenom sannolikt den good will, som statens järnvägar angeläget bör vårda, komma att lida kännbart avbräck.

En alltför knappt tillmätt materielpark kan jämväl befaras komma att försvåra en planmässig och ekonomisk underhållstjänst, exempelvis därigenom, att vid inträffade oväntade skador, den skadade materielen — i brist på reserv — omedelbart måste med åsidosättande av det normalt löpande arbetet

tagas under behandling för att kunna snabbt återinsättas i drift. Materiel-parken torde därför böra få omfatta jämväl en klokt beräknad reserv. Givet-vis bör vid bedömandet av behovet av denna reserv räknas med att densamma skall kunna i lämplig utsträckning utnyttjas för samtliga de banor med samma spårvidd, som stå under statens järnvägars förvaltning.

Besparingsberedningen har vidare framlagt förslag om att förenkla person- och godsexpedieringen, eventuellt genom att slopa eller begränsa bandelarnas deltagande i samtrafik eller lokaltrafik av större räckvidd. De sakkunniga vilja emellertid ifrågasätta huruvida detta förslag kan vara ur ekonomisk synpunkt riktigt då det gäller bandelar, som måste hållas öppna för allmän trafik. En sådan omläggning skulle medföra olägenheter ej blott för trafikanterna utan även för järnvägen. Ett borttagande av samtrafiken eller en beskärning av den lokala trafiken skulle nämligen medföra dels att biljettpreiser och frakter för gods bleve dyrare, emedan de ej skulle kunna beräknas efter genomgående avstånd, dels att gränsstationerna till bandelar med beskuren trafik skulle bli pålagda ökat arbete genom omköp av biljetter och omexpediering av gods, vilket skulle kunna få till följd personalökning på dessa stationer. Att åtgärden också skulle medföra risk för avledning av trafik till andra transport-företag torde vara uppenbart.

I övrigt dela de sakkunniga, vilket jämväl av det inledningsvis anförda framgår, besparingsberedningens uppfattning, att alla åtgärder, som med säkerställande av rationell drift äro möjliga för vinnande av besparingar, böra genomföras. På sätt av det följande framgår kunna de sakkunniga emellertid icke helt biträda besparingsberedningens uppfattning om lämpligheten av vissa av beredningen föreslagna åtgärder.

Personalsakkunniga övergå härefter till en mera detaljerad behandling av frågan om olika slag av befattningar vid smalspårsnätet, varvid viss hänsyn tagits även till de smalspåriga banor, som införlivats under år 1943, nämligen Karlshamn—Vislanda—Bolmens, Hönshylte—Kvarnamåla och Östra Blekinge järnvägar. Därvid ha sakkunniga, som på sätt inledningsvis anförts icke kunnat ingå i prövning av frågan om nedläggande av vissa bandelar och ej heller av spörsmålet om uttagande av andra bandelar ur den allmänna trafiken för eventuell trafikering endast som industrispår eller dylikt, framlagt sina förslag under förutsättning, att de skola tillämpas allenast vid sådana bandelar, som även framdeles bibehållas i allmän trafik av full omfattning.

De sakkunniga ha i det följande delat upp sina förslag rörande personalen vid respektive driftavdelningar efter inom dessa avdelningar förekommande tjänstegrenar på i huvudsak samma sätt som tillämpats av personalkommissionen. Sakkunniga ha emellertid icke ansett erforderligt att närmare redogöra för de inom varje sådan tjänstegren förekommande arbetsuppgifterna eftersom dessa i stort sett äro av samma slag som inom motsvarande tjänstegrenar vid normalspårsnätet. De sakkunniga vilja alltså hänvisa till de redogörelser för personalens allmänna tjänsteåligganden, som återfinnas i personalkommissionens betänkanden.

A. Distrikts- och sektionsledning.

De med statsbanenätet till och med år 1943 införlivade smalspårsbanorna ingå för närvarande i statens järnvägars organisation på följande sätt.

Förutvarande enskild järnväg	Längd km	T i l l h ö r			
		distrikt	ban- sektion	maskin- sektion	trafik- sektion
Uddevalla—Lelången	89	II	9 ¹	5 ¹	9 ¹
Norra Hälsingland	20	IV	14 ¹	14 ¹	14 ¹
Falkenbergs	102	VI	25 ¹	25 ¹	25 ¹
Kalmar—Berga	423	VI	27	27 ¹	27
Östra Smålands					
Mönsterås					
Kalmar—Torsås					
Växjö—Åseda—Hultsfred	449	VI	29	27 ¹	29
Östra Varend.					
Blekinge kustbanor					
Växjö—Tingsryd					
Karlshamn—Vislanda—Bolmen					
Hönshylte—Kvarnamåla					
Östra Blekinge					

¹ Sektionen omfattar även normalspåriga linjer.

Förutvarande Uddevalla—Lelångens, Norra Hälsinglands och Falkenbergs järnvägar ingå såsom av tabellen framgår, i de intilliggande normalspåriga ban-, maskin- och trafiksektioner, med vilka de geografiskt höra samman. Av de övriga bildar det s. k. växjönätet, vars samtliga bandelar ha spårvidden 0,891 m, respektive blekingenätet med spårvidden 1,067 m, var sina ban- och trafiksektioner med ordningsnumren 27 och 29. Båda näten tillhöra i fråga om maskintjänsten 27:e maskinsektionen, vilken dessutom omfattar normalspåriga bandelar.

Besparingsberedningens förslag i fråga om organisationen av smalspårsnätet innebär, som nämnts, sammanförande av lämpliga delar därav till särskilda sektioner med driftinspektör i högst 26:e lönegraden som föreståndare och med högst överbanmästare och lokmästare i 16:e lönegraden som medhjälpare inom ban- respektive maskintjänsten ävensom vissa avskilt belägna smalspårsbanors läggande under lämplig stationsföreståndare som driftföreståndare.

Vidare innefattar förslaget smalspårsbanornas sammanförande — åtminstone sedan förstatisering av dessa banor helt genomförts — till ett smalspårsdistrikt under egen distriktschef.

Med anledning härav vilja personalsakkunniga göra följande uttalanden.

Distriktsledning.

Personalsakkunniga ha för sin del icke funnit anledning att taga standpunkt till frågan om inrättandet av ett särskilt distrikt, omfattande smalspåriga ban-

delar. De hittills förstatligade smalspårsbanorna torde nämligen icke vara av den omfattning, att de lämpligen böra bilda ett eget distrikt.

Ytterligare en anledning att icke upptaga denna fråga finna de sakkunniga däri, att en särskild allmän utredning angående ändrad distriktsindelning vid statens järnvägar kan förväntas.

Sektionsledning.

Det har synts de sakkunniga av intresse att siffermässigt angiva storleken av de sektioner, som utgöras av eller innefatta smalspåriga bandelar i jämförelse med övriga sektioner vid statens järnvägar. De sakkunniga ha därför verkställt vissa beräkningar, dock har därvid hänsyn icke tagits till de sektioner, som omfatta Norra Hälsinglands järnväg, då driften på denna bandel är av så ringa omfattning, att den icke inverkar på nämnda sektioners storleksordning. Beräkningarna ha skett enligt samma metod som 1938 års personalkommission använt vid normalspårssektionernas inbördes värdering och ha alltså omfattat följande statistiska faktorer:

för bansektion

banmästaravdelningarnas sammanlagda poängtal,
sektionens bokförda utgifter,

för maskinsektion

antalet anställd personal,
antalet sektionen tilldelade dragkraftsenheter,
sektionens bokförda utgifter,

för trafiksektion

driftplatsernas sammanlagda klassificeringspoängtal,
tågkilometer per månad,
sektionens bokförda utgifter.

Beräkningarna, som återfinnas i bilagorna 3—5, ha, så långt detta kunnat ske, grundats på siffror för samma år som dem personalkommissionens beräkningar omfattade. Faktorerna »banmästaravdelningarnas poängtal» och »driftplatsernas klassificeringspoängtal» ingå i beräkningarna med de reducerade värden i förhållande till motsvarande värden för normalspåriga bandelar, som i det följande för klassificeringsändamål föreslås beträffande banmästaravdelningar och trafikanstalter vid smalspåriga bandelar.

Även beträffande maskinsektionerna har en reduktion skett i fråga om antalet tilldelade dragkraftsenheter. Denna reduktion har skett på grundval av en utredning, som av särskilda sakkunniga den 31 maj 1944 avlämnats till järnvägsstyrelsen beträffande klassificering av lokstationerna vid smalspårsnätet. Som omvärderingstal har använts medelvärdet av den reduktion, som nyssnämnda sakkunniga ansett skälig för underhåll av smalspåriga ånglok, eller i runt tal 33 %.

Beräkningarna utvisa följande.

Av *bansektionerna* (se bilaga 3) placeras sig 9:e bansektionen, som förestås av en förste baningenjör, såväl med som utan poäng för Uddevalla—Lelångens järnväg bland de största bansektionerna. 25:e bansektionen, som förestås av en baningenjör, placeras sig, om poäng för Falkenbergs järnväg medräknas, som den största av de bansektioner, vilka för närvarande förestås av baningenjör, eljest något lägre. De båda helt smalspåriga sektionerna, 27:e med 552 poäng och 29:e med 877, vilka båda förestås av baningenjörer, komma efter den minsta av statens järnvägars bansektioner, nämligen 16:e, som har poängtalet 971.

Av *maskinsektionerna* kommer, enligt bilaga 4, 5:e sektionen med förste maskiningenjör som föreståndare som den tredje i ordningen bland 14 befintliga maskinsektioner, oavsett om poäng för Lelängenbanan medräknas eller icke. 25:e maskinsektionen, som förestås av en maskiningenjör, ligger, om poäng för Falkenbergs järnväg inräknas, framför 14:e och 6:e maskinsektionerna, vilka båda förestås av förste maskiningenjör. Om Falkenbergs järnväg borträknas, placeras sig sektionen närmast före den minsta, som förestås av en maskiningenjör.

27:e maskinsektionen ligger vid nuvarande omfattning som nr 5 bland de nio maskinsektioner, som förestås av förste maskiningenjör. Om denna maskinsektion skulle uppdelas i en normalspårs- och en smalspårssektion, skulle den normalspåriga delen få så ringa omfattning, att den ej lämpligen kunde tänkas förvaltas som en särskild enhet, under det att den nya smalspårssektionen komme att placera sig som den minsta sektionen med ungefär samma poängtal som 13:e sektionen, vilken förestås av en maskiningenjör.

Såväl 9:e som 25:e *trafiksektionerna* ligga enligt bilaga 5 bland de sektioner, som enligt gällande grunder böra förestås av förste trafikinspektör, även om poängtalet för i dem ingående smalspåriga bandelar frånräknas. De båda helt smalspåriga 29:e och 27:e sektionerna placera sig bland de fyra sektioner, som ha lägre poängtal än den minsta av de trafiksektioner, som ha förste trafikinspektör som föreståndare, nämligen 13:e. Sistnämnda sektion har poängtalet 75. De fyra mindre sektionerna äro 29:e med 71 poäng, 7:e med 56 poäng, 16:e med 45 poäng och 27:e med 44 poäng.

I anslutning till dessa utredningar vilja de sakkunniga anför följande.

De skäl, som enligt sakkunnigas förmenande i främsta rummet kunna åberopas till grund för besparingsberedningens förslag att sammanföra vissa lämpliga delar av smalspårsnätet till särskilda sektioner med driftinspektör som chef för samtliga grenar av drifttjänsten ävensom att ställa vissa avskilt belägna smalspårsbanor under lämplig stationsföreståndare som särskilt förordnad driftföreståndare, äro dels att därigenom ett mera effektivt utnyttjande av personalen skulle möjliggöras, dels att smalspårsnätet genom ett sådant utbrytande ur den allmänna organisationen skulle erhålla en särställning, som underlättade besparingsåtgärder.

Vad det första av dessa skäl beträffar förutsättes, att vid sålunda föreslagen

ändrad organisation personalen inom sektionen respektive inom driftföreståndare underställd bandel kommer att stå under gemensam ledning och alltså icke uppdelas på de tre avdelningar, som vid statens järnvägar i övrigt stå under var sin ledning. Härigenom förmenar man, att personalen skulle kunna på ett mera smidigt sätt utan hinder av avdelningsgränser effektivt utnyttjas för de uppgifter, som i de särskilda fallen kunna ifrågakomma. Denna i och för sig teoretiskt riktiga tanke äger naturligtvis även sitt berättigande då det gäller normalspåriga banor med liten trafik och viss avskild belägenhet. Emellertid kan man ställa sig tveksam, då det gäller frågan, huruvida detta förslag i praktiken skulle medföra några större verkliga fördelar. En första förutsättning härför är givetvis, att den personal, som på dylikt sätt skulle rationellt utnyttjas, får en utbildning, som gör den kompetent för mera allsidiga uppgifter. Vidare bör framhållas, att redan vid nuvarande organisation ett samarbete i förevarande avseende är möjligt mellan de olika avdelningarna och även i viss utsträckning förekommer. Å andra sidan kan det givetvis icke förnekas, att en gemensam driftledning skulle kunna tänkas underlätta personalens mera allsidiga användning.

Vad det andra huvudskälet beträffar, utgår man från, att därest smalspårsnätet ställes under en särskild ledning och får egen organisation, skild från SJ-nätets i övrigt, de särskilda förhållanden, som äro rådande i synnerhet på det svagt trafikerade smalspårsnätet, och vilka möjliggöra enklare anordningar vid detta nät, skulle kunna vinna starkare beaktande och föranleda längre gående rationaliseringsåtgärder än eljest. Man förutsätter härvid, att därest smalspårsnätet är inordnat i statens järnvägars organisation i övrigt, viss benägenhet från ledningens sida skall föreligga att även på smalspårsnätet anlägga de krav i fråga om standard och drift, som tillämpas vid normalspårsnätet. Härigenom kunde befaras, att möjligheterna till förenklingar och dylikt ej fullt utnyttjades.

Bärkraften hos sistnämnda skäl, som främst är av psykologisk art, är givetvis svår att bedöma. Även vid nuvarande organisationsform kunna säkerligen genom enhetlig övervakning från järnvägsstyrelsens och distriktschefernas sida erforderliga åtgärder i förevarande avseende vidtagas. En ofrånkomlig förutsättning för att den föreslagna organisationen skall kunna medföra avsedd effekt är emellertid enligt personalsakkunnigas mening, att smalspårsnätet blir föremål ej endast såsom för närvarande för särskild utgiftsbokföring utan jämväl för särskild inkomstbokföring. Först därest den föreslagna driftinspektören respektive driftföreståndaren genom dylik bokföring kan få klarhet om resultatet av respektive bandels drift och av företagna åtgärder i olika avseenden för driftens rationalisering, kan man förvänta det större intresse i förevarande avseende, som besparingsberedningen efterlyser, och först därigenom vinnes också en verklig grund för bedömande av de åtgärder, som i fortsättningen kunna vara lämpliga och effektiva.

Att åstadkomma en dylik separat inkomst- och utgiftsbokföring för de speciella smalspårsheterorna torde emellertid möta åtskilliga svårigheter, och

har besparingsberedningen för sin del icke ansett sig kunna föreslå en bokföringsändring i antydd riktning.

I och för sig äro emellertid besparingsberedningens förslag i nu berörda hänseenden av intresse och komma givetvis att få allt större aktualitet i den mån förstatligandet av smalspårsbanorna fortsätter. Speciellt gäller detta frågan om särskilda smalspårssektioner. Sakkunniga ha av skäl, som nedan anföras, ej funnit anledning att taga ställning till denna fråga såvitt avser hittills förstatligade smalspåriga bandelar, men anse, att densamma bör mera allsidigt och i ett större sammanhang utredas, därvid lämpligen också frågan om eget smalspårsdistrikt bör upptagas till behandling.

Personalsakkunniga, som senare återkomma till frågan om vissa avskilt belägna bandelars ställande under särskild driftföreståndare, såvitt avser redan förstatligade banor, vilja beträffande tillämpningen av den föreslagna sektionsindelningen på de hittills i statens ägo befintliga växjö- och blekingenäten framhålla följande.

En dylik tillämpning skulle kunna tänkas innebära, att växjönätet, d. v. s. 27:e ban- och trafiksektionerna samt den del av 27:e maskinsektionen, som omfattar bandelar med spårvidden 0,891 m, bildade en driftsektion, och att blekingenätet, d. v. s. 29:e ban- och trafiksektionerna samt de i 27:e maskinsektionen ingående bandelarna med spårvidden 1,067 m bildade en annan sådan sektion. Dessa fem sektioner ha för närvarande tjänstemän i 26:e lönegraden som föreståndare. Föreståndaren för 27:e maskinsektionen har dock tills vidare förordnats att upprätthålla tjänst i 27:e lönegraden.

Vad det s. k. blekingenätet angår må framhållas, att ban-, maskin- och trafiktjänsten inom detta nät är av så stor omfattning, att man måste ställa sig tveksam om lämpligheten av att sammanföra dithörande sektioner (29:e ban- och trafiksektionen samt del av 27:e maskinsektionen) till en driftsektion. Då därjämte frågan om förändring till normalspåriga av vissa i nämnda smalspårsnät ingående bandelar är under utredning, ha de sakkunniga utgått från, att man åtminstone för närvarande icke har anledning räkna med ett genomförande av den ifrågasatta sammanslagningen beträffande detta nät.

Vad växjönätet beträffar torde ur storlekssynpunkt hinder icke möta att förändra detsamma till en driftsektion under gemensam driftinspektör och vore måhända ett försök i sådan riktning av intresse. Emellertid lärers frågan om vissa smalspårsbanors ombyggande till annan spårvidd kunna komma att inverka även på den lämpliga omfattningen av en dylik gemensam sektion, varjämte måste förutsättas, att vissa närliggande, ännu ej inlösta smalspårsbanor komma att inom en relativt snar framtid förstatligas och måhända lämpligen kunna sammanföras med det redan förstatligade växjönätet. Man kan också ifrågasätta lämpligheten av att inför denna ovisshet för närvarande sönderdela 27:e maskinsektionen, då de däri ingående normalspårslinjerna knappast äro av den omfattning, att de böra bilda egen maskinsektion. Med hänsyn härtill och jämväl i betraktande av ovissheten om trafikens omfattning efter avvecklingen av den nuvarande högtrafiken, synes även ett ståndpunkt-

tagande till den ifrågasatta anordningen beträffande växjönätet böra anstå i avvaktan på en mera omfattande reglering av detta och angränsande näts organisation och utbyggnad.

Vad härefter angår förslaget om vissa avskilt belägna smalspårsbanors förläggande under lämplig stationsföreståndare som särskilt förordnad driftföreståndare skulle en tillämpning av detta förslag i fråga om nu förstatligade smalspårsbanor närmast innebära, att förutvarande Uddevalla—Lelångens, Falkenbergs och Norra Hälsinglands järnvägar skulle lösgröras från de normalspårssektioner, till vilka de för närvarande äro knutna, och få var sin driftföreståndare. Dessa skulle i så fall lämpligen bliva för Uddevalla—Lelångens järnväg stationsinspektoren i Uddevalla C, för Falkenbergs järnväg stationsinspektoren i Falkenberg och för Norra Hälsinglands järnväg stationsföreståndaren i Bergsjö eller Harmånger. Detta skulle medföra, att respektive distriktschefer finge en ny »sektionsföreståndare» att förhandla med för varje sådan friställd bana. Ätgärden skulle vidare enligt en av de sakkunniga företagen preliminär utredning medföra kostnadsökning, ty såvitt personalsakkunniga ha funnit, ha de sektioner, som för närvarande handha driften av nyssnämnda tre smalspårsbanor, kunnat påtaga sig därmed förenade arbeten utan olägenhet, och synes en utbrytning av dessa bandelar icke kunna medföra någon minskning av personalen på de berörda sektionsledningsexpeditionerna. Å andra sidan torde driftföreståndarna, som skulle utgöras av stationsföreståndare, dels få lämnas någon gottgörelse för det ökade arbete och ansvar, som påläggas dem genom driftföreståndarskapet, dels förses med arbetsbiträden om det skall bli möjligt för dem att utöver sina övriga göromål kunna effektivt handhava smalspårsdriften.

Genom en dylik utbrytning skulle ansvarigt sektionsbefäl icke komma att finnas för ban- och maskintjänsten inom här ifrågavarande bandelar utan skulle expertis inom dessa avdelningar vid uppkommande behov tillkallas från annat håll. Detta förhållande i förening med den omständigheten, att en stationsföreståndare icke har sådan utbildning, att han kan förutsättas kunna bedöma lämpligheten av dispositioner, som vidtagas eller föreslås av underbefälet vid banavdelningen och maskinavdelningen, samt att han ej heller har någon vana vid att bedöma underhållskostnader inom ban- och maskintjänsten, medför risk för att underhållet av bana och rullande materiel blir eftersatt eller fördyrat. Vid övervägande å ena sidan av det nu anförda och, å den andra, av de allmänna skäl, som anförts till stöd för en ändrad organisation beträffande avskilt belägna smalspårsbanor, hava personalsakkunniga icke funnit tillräcklig anledning att för sin del föreslå en ändring i förevarande avseende beträffande de banor, som varit föremål för de sakkunnigas undersökning.

Med nu angiven ståndpunkt ha personalsakkunniga vid framläggande av sitt förslag i fråga om sektionsföreståndarnas löneställning räknat med ett bibehållande tills vidare av nuvarande sektionsindelning.

Vad därvid 27:e maskinsektionen beträffar lärer på sätt den föregående utredningen utvisar dess omfattning väl motivera sektionsföreståndarens placering i lönegrad A 27, ett förhållande, som jämväl bestyrkes av att den nuvarande föreståndaren erhållit förordnande som förste maskiningenjör.

Vad övriga sektioner angår ligger 29:e trafiksektionen, även efter reducerad beräkning, främst bland de trafiksektioner, som förestås av trafikinspektör. Någon ändring i denne sektionsföreståndares placering synes dock icke böra ifrågasättas vid sektionens nuvarande omfattning. Däremot ligga såväl 27:e trafiksektionen som 27:e och 29:e bansektionerna efter den verkställda beräkningen i poängtal under de minsta övriga sektionerna. En lägre löneplacering än i A 26 skulle därför kunna ifrågasättas under förutsättning av oförändrad sektionsindelning. Då emellertid denna sektionsindelning inom en relativt kort tid kan förväntas bli föremål för jämkningar, synes i avvaktan härpå och på den utredning, som förordats i fråga om ändrad organisation vid smalspårnätet, även ifrågavarande sektionsföreståndare tills vidare böra bibehållas i nuvarande lönegrad. Till ytterligare stöd härför må framhållas, att de poängsiffror, som åberopats rörande ifrågavarande sektioners storlek i förhållande till de övriga, åtminstone till väsentlig del grunda sig på en lägre trafik än den för närvarande rådande.

B. Sektionsledningsexpeditioner.

För de uppgifter, som åligga sektionsledningsexpeditionerna vid normalspåriga bandelar, återfinnas redogörelser i personalkommissionens betänkande och förslag (baningenjörsexpeditionerna del I sid. 193—194, maskiningenjörsexpeditionerna del I sid. 93—94, trafikinspektörsexpeditionerna del III sid. 74—76). De uppgifter, som ankomma på sektionsledningsexpeditionerna vid smalspårsbanorna, äro vid nuvarande organisation i stort sett av enahanda art som vid normalspåriga bandelar, vilket sammanhänger med, att samma personal-, avlönings-, förråds- m. fl. föreskrifter gälla för såväl smalspåriga som normalspåriga linjer. På grund av smalspårsdriftens speciella förhållanden föreligga dock i kvalitativt hänseende vissa skiljaktigheter. Man kan sålunda konstatera, att samtliga avdelningar beredas en viss ökad svårighet på grund av de bestämmelser, som gälla i fråga om beräkningen av övertagen personals löner, enär denna personal under en viss övergångstid uppbär personliga löner, som få individuellt omräknas vid förflyttningar och vid ändringar i dyrtidstilläggen. Detta förhållande, som emellertid också gör sig gällande beträffande sektioner, innefattande övertagna enskilda normalspåriga banor, kommer att försvinna i den mån statens järnvägars lönebestämmelser i full utsträckning komma att tillämpas på den med dessa banor övertagna personalen.

Beträffande de sektioner, som innefatta såväl normal- som smalspåriga linjer, sker särskild utgiftsbokföring för bandelar med olika spårvidd, vilket förhållande också inverkar tyngande.

Vad dessutom angår de maskinsektioner, som innefatta smalspåriga linjer, medför den rullande materielens oenhetlighet ett visst ökat arbete. Denna omständighet är särskilt framträdande på 27:e maskinsektionen, som vid 1943 års slut hade att underhålla 143 dragkraftsenheter, fördelade på ej mindre än ett 80-tal typer.

Å andra sidan torde vissa grupper av ärenden för smalspårsbanornas del kunna betecknas som kvalitativt mindre krävande än vid normalspår. Detta gäller i den mån anläggningar och rullande materiel genomsnittligt kunna anses enklare och i följd härav jämväl sektionsledningens bestyr i hithörande delar bli mindre tyngande och arbetskrävande. Därjämte torde för trafiksektionernas del särskilt handläggningen av ärenden rörande säkerhetstjänsten och tågledningen, person- och godsvagnsärenden samt vissa transportärenden i allmänhet vara mindre krävande än vid normalspåriga bandelar. De militära ärendena torde också i allmänhet vara av mindre svårighetsgrad.

Vad sektionsföreståndarna beträffar ha de sakkunniga sökt giva ett uttryck för den kvalitativa skillnad gentemot normalspåret, som i nu berörda och övriga hänseenden förefinnes, genom den reducering som skett av vissa av de för bestämmande av sektionernas storleksordning använda faktorerna.

Även beträffande personaluppsättningen på sektionsledningsexpeditionerna måste givetvis nu berörda förhållanden få en viss inverkan. Det bör emellertid beaktas, att fastställandet av en personaluppsättning för ifrågavarande expeditioner med anspråk på definitiv giltighet för närvarande möter betydande vanskligheter. Härvid är främst att märka, att den nu rådande högtrafiken även för dessa expeditioners del medfört ett ökat arbete, vars fortvaro icke kan bedömas. Såsom tidigare framhållits måste dessutom förutsättas, att åtminstone de smalspåriga växjö- och blekingenäten komma att inom en jämförelsevis nära framtid bli föremål för en omreglering. Vid sådant förhållande ha de sakkunniga icke ansett sig böra framlägga ett detaljerat förslag i fråga om antalet av de befattningshavare, fränsett vissa befordrade tjänster, som borde fast placeras på samma expeditioner (reservpersonal för dylika tjänster ingår sålunda icke i det föreslagna antalet), utan begränsat sig till att i huvudsak angiva de befattningar, som skäligen böra finnas för olika slag av arbetsuppgifter på dessa expeditioner, därvid man givetvis har måst utgå från nuvarande organisationsförhållanden.

I detta sammanhang har det dock icke ansetts nödvändigt att framlägga förslag beträffande de sektioner, i vilka f. d. Uddevalla—Lelångens, Falkenbergs och Norra Hälsinglands järnvägar ingå, enär på sätt förut framhållits personaluppsättningen därstädes icke torde röna någon väsentlig påverkan av uppgifterna för smalspårsdriften. Förslaget kommer alltså att omfatta allenast 27:e och 29:e baningenjörsexpeditionerna, 27:e maskiningenjörsexpeditionen samt 27:e och 29:e trafikinspektörsexpeditionerna.

27:e baningenjörsexpeditionen.

- 1 ritare för biträde med tekniska uppgifter av skilda slag. Med hänsyn till sektionens ringa omfattning, synes stadigvarande behov av ingenjör i A 20 icke föreligga. Vid förfall för sektionsföreståndaren synes som vikarie böra anlitas ingenjör från annan sektion inom distriktet.
- 1 förste kontorist som ledare av det kamerala arbetet och för handläggning av därmed samhörande mera kvalificerade ärenden.

Härutöver bör för biträde med handläggningen av enklare kamerala ärenden och kontorsgöromål i huvudsak enligt samma grunder som vid normalspåriga sektioner anlitas expeditionsvakt, kontorsbiträde eller skrivbiträde samt, i den mån så befinnes erforderligt, kontorsvakt.

29:e baningenjörsexpeditionen.

- 1 ingenjör i A 20 som ställföreträdare för sektionsföreståndaren och för biträde med tekniska uppgifter av skilda slag,
- 1 kontorsskrivare som ledare av det kamerala arbetet och för handläggning av de mera kvalificerade ärendena av sådan natur,
- 1 kontorist som biträde åt den kamerala ledaren med uppgifter, som icke lämpligen kunna anförtros åt befattningshavare i lägre lönegrad.

För närvarande finns på 29:e baningenjörsexpeditionen en t. f. ritare placerad. Då vissa expeditionella kompletteringsarbeten av teknisk art lära erfordras i anledning av statens övertagande av här ifrågavarande bandelar, ha de sakkunniga ingen erinran mot, att denna ritarbefattning tills vidare bibehålles.

Beträffande erforderlig biträdespersonal i övrigt hänvisas till vad som ovan anförts härom under 27:e baningenjörsexpeditionen.

27:e maskiningenjörsexpeditionen.

- 1 ingenjör i A 20 som ställföreträdare för sektionsföreståndaren och för biträde med tekniska uppgifter av skilda slag,
- 1 bokhållare som ledare av det kamerala arbetet,
- 1 kontorsskrivare som biträde åt bokhållaren med personalärenden m. m.,
- 2 förste kontorister, därav en för räkenskapsärenden och en för ledning av avlöningsarbetet m. m.,
- 1 kontorist för biträde med uppgifter, som icke lämpligen kunna anförtros åt befattningshavare i lägre lönegrad.

I fråga om övriga biträdande arbetskrafter hänvisas till vad som ovan anförts under 27:e baningenjörsexpeditionen.

27:e trafikinspektörsexpeditionen.

- 1 förste stationsskrivare som trafikinspektörens närmaste man samt för handläggning i främsta rummet av sådana ärenden, som enligt tillämpad praxis ankomma på byråassistent.

Så länge sektionen har sin nuvarande relativt ringa storlek samt då en viss kvalitativ skillnad på sätt ovan anförts föreligger i förhållande till normalspårsnätet, speciellt beträffande de ärenden, som skulle ankomma på ifrågavarande befattningshavare, ha de sakkunniga ansett byråassistent-befattning på denna sektion icke erforderlig.

- 1 stationsskrivare för tågledning och godsvagnsärenden samt för biträde med personalärenden, utredningar och andra kvalificerade uppgifter,
- 2 kontorister för avlönings-, räkenskaps- och bokföringsärenden samt biträde med de uppgifter, som åvila förste stationsskrivare och stationsskrivare.

Härutöver bör för enklare arbetsuppgifter och kontorsgöromål i mån av behov anlitas kontorsbiträde, skrivbiträde eller kontorsvakt i huvudsak enligt de vid normalspårssektionerna gällande grunderna. De sakkunniga vilja i detta sammanhang erinra, att man för trafikinspektörsexpeditionernas del icke räknat med expeditivsvakter. Skälen härtill äro närmare angivna på sid. 85 i personalkommissionens betänkande del III.

Vid denna personaluppsättning har hänsyn icke tagits till behovet av befattningshavare för biträde med bilärenden, vilka vid undersökningstillfället handlades av en stationsskrivare. Löneställningen för den för sådant ändamål erforderliga personalen torde böra bedömas i ett större sammanhang.

29:e trafikinspektörsexpeditionen.

- 1 byråassistent som trafikinspektörens närmaste man och ställföreträdare,
- 1 förste stationsskrivare för personalärenden m. m.,
- 1 stationsskrivare för tågledning, godsvagnsärenden och biträde med utredningar m. m.,
- 1 förste kontorist för avlönings-, räkenskaps- och bokföringsärenden m. m.,
- 1 kontorist för biträde med ovannämnda ärenden och andra kvalificerade expeditivsgöromål.

I fråga om behovet av befattningshavare för bilärenden och av övriga biträdande arbetskrafter hänvisas till vad som anförts under 27:e trafikinspektörsexpeditionen.

De sakkunniga vilja här ännu en gång betona, att detta förslag måste be-tecknas såsom i viss mån schematiskt, då det med hänsyn till vad tidigare an-förts icke varit möjligt att exakt pröva behovet av antalet arbetskrafter. De sakkunniga ha emellertid sökt så långt som möjligt få en rättvis bedömning av de olika arbetsuppgifternas värde i förhållande till de vid normalspårs-sektionerna förekommande och med ledning därav framlagt sitt förslag.

En direkt jämförelse mellan den föreslagna personaluppsättningen och den för närvarande befintliga försvåras därav, att åtskilliga av befattningshavarna övertagits från enskild järnväg och på grund av gällande övergångsbestäm-melser kommit att placeras i en löneställning, som icke i alla fall motsvarar de arbetsuppgifter, som de av lämplighetsskäl och andra orsaker fått sig ålagda.

C. Banavdelningen.

1. Föreståndare för banmästaravdelningar, dessa föreståndares närmaste män och andra biträden med arbetsledningen samt personal på banmästarexpeditioner.

Statens järnvägars linjer uppvisa på grund av de skilda trafikbehov, för vilka de äro avsedda, olika byggnadssätt och utrustning. I följd härav blir också bevaknings- och underhållstjänsten av bandelarna olika krävande. Linjerna äro med hänsyn härtill uppdelade i A-, B- och C-linjer. Till A- och B-linjer hänföras närmast normalspåriga huvudlinjer och till C-linjer de trafiksvagare normalspårsbanorna samt smalspårslinjerna. Skiljaktigheterna mellan grupperna ta sig uttryck dels i olika längd hos banmästaravdelningar och banvaktsträckor och dels i olika täthet hos linjeinspektionerna. Oliketerna framgå närmare av följande sammanställning.

	Ungefärlig längd i km		Inspektion genom banmästare
	banmästar- avdelningar	banvakt- sträckor	
A-linjer	30	¹ 3.5—4	Varje dag.
B- »	40—45	4—5	Varannan söckendag samt varje sön- och helgdag.
C- »	55	5—10	Varannan dag.

¹ På dubbelspårslinjer 2.5—3 km.

Siffrorna i tabellen avse genomsnittsvärden för statens järnvägars samtliga linjer. För en del smalspårsbanor, särskilt trafiksvaga sådana, äro emellertid såväl banmästaravdelningarna som banvaktsträckorna längre än vad genomsnittet för C-linjerna utvisar. På de hittills förstatligade smalspårsbanorna med deras 19 banmästaravdelningar finnas sålunda ej mindre än nio sådana avdelningar, som ha en längd av mellan 56 och 102 km.

Anledningen till att vissa banmästaravdelningar vid smalspårsnätet kunnat givas denna större längd är de därinom befintliga anläggningarnas mindre omfattning och enklare beskaffenhet samt den lätta och jämförelsevis glesa trafikens och den relativt låga tågshastighetens inverkan på banunderhållet. Bortsett från dessa enklare förhållanden på de trafiksvaga smalspåriga bandelarna föreligger ingen väsentlig skillnad mellan arbetsuppgifterna för banmästarna på smalspårs- och normalspårsnäten.

I likhet med vad som sker vid normalspåriga bandelar bör enligt de sakkunnigas mening till grund för en värdering av storleksordningen och svårighetsgraden hos banmästaravdelningarna vid smalspårsbanorna läggas en poängberäkning, grundad på samma faktorer, som härför användas vid normalspårsnätet, nämligen:

huvudspårs längd,
sidospårs längd,

broars, vägportars och vägbroars längd,
 antal eldstäder i bostadslägenheter, inklusive banvaktstugor,
 golvyta i husbyggnader för tjänstebruk,
 ur grusgrop utlastad ballastmängd,
 antal spårväxlar, omräknade till enkla sådana,
 antal samhällen med mer än 5 000 invånare och
 antal underställd personal.

De enklare förhållanden, som råda i fråga om banunderhållet på trafiksvaga smalspåriga bandelar, göra det emellertid enligt de sakkunnigas mening motiverat, att de av nyssnämnda faktorer, som på grund av dessa enklare förhållanden icke kunna anses likvärdiga med motsvarande faktorer vid normalspårnätet, givas ett lägre värde än vid sistnämnda nät. Dessa faktorer äro i första hand huvudspårs och sidospårs längd samt antal spårväxlar. Beträffande övriga faktorer synes anledning till reduktion av den orsaken att bandelen är smalspårig icke föreligga utom såvitt avser faktorerna bostadslägenheter och husbyggnader för tjänstebruk med hänsyn till den genomsnittligt lägre standard, i vilken husbyggnaderna äro utförda vid ifrågavarande linjer.

Storleken av den reduktion, som bör företagas med faktorerna huvudspår, sidospår och spårväxlar, synes lämpligen böra ställas i relation till mängden av den trafik, uttryckt i bruttotonkilometer per bankilometer, som framgår över bandelen.

Enligt allmän järnvägsstatistik var denna trafik på de smalspåriga bandelar, som för närvarande ägas av statens järnvägar, år 1938 av den storleksordning, som framgår av nedanstående tabell, i vilken även antalet vagnaxelkilometer per bankilometer medtagits för jämförelses skull.

	Bruttotonkm per bankm	Vagnaxelkm per bankm
<i>Medeltal för samtliga smalspåriga järnvägar i Sverige ..</i>	<i>300</i>	<i>53</i>
Karlskrona—Kristianstad	619	106
Bredåkra—Tingsryd	436	75
Kalmar—Berga	378	68
Karlshamn—Bolmen (den 51 km långa sträckan Vislanda —Bolmen uppnår icke 200 bruttotonkm)	307	49
Kalmar—Torsås	302	57
Växjö—Tingsryd	301	49
Uddevalla hamn—Bengtstors V	254	45
Växjö—Hultsfred	201	42
Bergkvara—Torsås—Gullberna	141	23
Falkenberg—Limmared	123	25
Oskarshamn—Älgshultsby	112	22
Norrård—Kvarnamåla	106	19
Mönsterås—Fagerhult	101	20
Ljungbyholm—Karlslunda ¹	93	17
Harmånger—Bergsjö	74	23
Älgshultsby—Svedstorp	64	13
Sandbäck—Olofström	31	6
Sölvesborg—Hörviken	25	4

¹ Äges ej, men trafikeras av statens järnvägar.

Av tabellen framgår, att linjen Karlskrona—Kristianstad uppvisar ett avsevärt större bruttotonkilometertal än övriga bandelar. Linjen i fråga har sålunda även under normala tider sådana trafikförhållanden, att där befintliga banmästaravdelningar synas böra värderas efter samma grunder som dylika avdelningar på normalspårsnätet. Däremot böra samtliga övriga här ovan upptagna linjer bli föremål för reduktion. På grund av att trafikvolymen på dessa senare linjer utvisar väsentliga skillnader, har det emellertid syntts de sakkunniga skäligt, att denna reduktion göres något mindre för de linjer, som ha en relativt stark trafik, förslagsvis minst 200 bruttotonkm per bankm., än för de trafiksvagare av dem.

Reduktionen för de linjer, som ligga över nämnda gräns, 200 bruttotonkm per bankm, synes skäligen böra utgöra 20 % och för dem som ligga under densamma, 40 % på de värden, som vid C-linjer regelmässigt gälla för de ifrågasvarande tre faktorerna.

Den uppdelning av linjerna, som på detta sätt åstadkommits, stämmer väl överens med motsvarande enskilda järnvägars indelning i bangrupper före statsövertagandet. De järnvägar, för vilkas bandelar 20 % reduktion nu föreslagits, tillhörde nämligen bangrupperna II eller III och samtliga bandelar med 40 % reduktion, utom de i Blekinge kustbanor ingående linjerna Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken ävensom bandelen Harmånger—Bergsjö, bangrupp IV.

Värderingstalen för nämnda tre faktorer vid smalspåriga bandelar skulle med tillämpning härav bli följande.

	Utan reduktion	Med 20 % reduktion	Med 40 % reduktion
Huvudspår	0,5	0,4	0,3
Sidospår, SJ	0,4	0,32	0,24
» , enskilda	0,3	0,24	0,18
Spårväxlar	0,2	0,16	0,12

Beträffande faktorerna bostadslägenheter och husbyggnader för tjänstebbruk möter det givetvis svårighet att finna någon exakt reduceringsgrund, men ha de sakkunniga ansett sig med hänsyn till dessa faktorerers relativt ringa inverkan på slutresultatet kunna föreslå tillämpning av samma reduktionsgrunder, som ovan angivits beträffande huvudspår m. m.

De poängtal, som på detta sätt erhållas för nu berörda och övriga i poängberäkningen ingående faktorer, böra läggas till grund för banmästaravdelningarnas klassindelning, varvid klassgränserna för olika slag av banmästarbefattningar böra vara desamma som vid normalspårsnätet. Avdelning, som icke uppnår minst 40 poäng, men som likväl anses böra vara fristående, bör skäligen förestås av *banförman*.

De sakkunniga ha med tillämpning av ovan förordade beräkningsgrunder företagit en värdering av banmästaravdelningarna vid statens järnvägars smalspåriga bandelar sådana dessa voro organiserade vid 1944 års början.

Värderingen har gett följande resultat:

Ban-sektion	Ban-mästar-avdel-ning nr	Omfattning	Poäng-tal	Föreståndarens lönegrad	
				för närvarande	enligt vidstående poängtal
9	249	Uddevalla hamn—Tångelanda	48	A 10	A 10
"	250	Tångelanda—Bengtsfors V	45	"	"
14	418	Harmånger—Bergsjö	86	(Bandelen ingår som del av normalspårig bm-avdelning)	
25	606	Falkenberg—Limmared		A 10	A 12
27	615	Kalmar V—Berga	103	"	"
"	616	Mönsterås—Fagerhult	55	"	A 10
"	617	Oskarshamn—Älghultsby	55	"	"
"	625	Hultsfred—Åseda	61	"	"
"	626	Åseda—Växjö	69	"	"
"	627	Älghultsby—Sevedstorp	30	A 7	A 7
"	628	Kalmar V—Torsås, Ljungbyholm—Påryd..	59	A 10	A 10
29	635	Karlskrona N—Bredåkra	128	"	A 12
"	636	Vermanshult—Bredåkra—Karlshamn	77	"	"
"	637	Karlshamn—Sölvesborg, Sandbäck—Olofström	104	"	"
"	638	Kristianstad—Sölvesborg—Hörviken	87	"	"
"	639	Växjö—Vermanshult	74	"	"
"	640	Gullberna—Torsås—Bergkvara	53	A 7	A 10
"	641	Karlshamn—Ulvö, Norraryd—Kvarnamåla	73	"	A 12
"	642	Ulvö—Bolmen	80	"	"

I de fall då det fortlöpande underhållsarbetet samt tjänsten i övrigt inom en banmästaravdelning är av den omfattning, att särskild *närmaste man* till avdelningens föreståndare är erforderlig, bör *banbiträde* finnas som närmaste man till förste banmästare, vilken förestår sådan banmästaravdelning, vars poängtal blivit för samtliga eller övervägande delen av däri ingående bandelar beräknat antingen efter samma grunder som vid normalspår eller med 20 % reduktion av faktorerna huvudspår, sidospår, spårväxlar, bostadslägenheter och husbyggnader för tjänstebbruk. På andra banmästaravdelningar vid smalspåriga linjer än de nu nämnda bör i förekommande fall *banvakt* anlitas som närmaste man, oavsett om avdelningens föreståndare innehar förste banmästares, banmästares eller banförmans grad. Detta förslag innebär, vad de hittills förstatligade smalspårsbanorna beträffar, att banbiträde i förekommande fall skulle kunna finnas som föreståndarens närmaste man på banmästaravdelningarna nr 615, 635, 636, 637, 638, 639 och 641.

Skulle banmästaravdelning av sådan storleksordning komma att inrättas, att dess föreståndare enligt här ovan förordade regler bör vara överbanmästare, bör *banförmän* komma i fråga för funktion som dennes närmaste man och för biträde med arbetsledning och kontrollantskap över underhålls- och nybyggnadsarbeten.

Därest *expeditionspersonal* i något fall skulle vara behövlig på banmästar-expedition vid smalspårig bandel, torde de regler för bestämmande av sådan personals löneställning, som förordats på sid. 219 i personalkommissionens betänkande, del I, kunna oförändrade tillämpas.

2. Personal för skötsel av växtdepåer och planteringar.

Även vid smalspåriga bandelar finnes personal sysselsatt med trädgårdsarbeten. Arten av dessa arbeten läser vara densamma inom statens järnvägars samtliga linjer. De sakkunniga ha därför icke funnit anledning att speciellt beträffande smalspårnätet ingå på frågan om den för dessa arbeten anställda personalens löneställning.

3. Reparatörs- och annan personal för underhåll av växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt av telefon-, telegraf- och övriga anläggningar för hög- eller lågspänd ström.

Signaltekniska facket.

Vid de hittills förstatligade smalspårsbanorna förekomma växel- och signalsäkerhetsanläggningar för närvarande i ringa utsträckning. De anläggningar, som finnas, äro genomsnittligt av enkel beskaffenhet.

För värdering av svårighetsgraden hos signalreparatörssträckorna vid normalspårnätet har personalkommissionen använt sig av en poängberäkning, baserad på arbetstal för ett stort antal för underhållsarbetet representativa faktorer. Normerna för denna beräkning återfinnas på sidorna 221—223 i personalkommissionens betänkande, del I. Bland de sålunda använda och värderade faktorerna ingå även sådana som avse anläggningar av de enklare slag, som återfinnas på de av staten för närvarande ägda smalspårsbanorna, utom skivsignaler och fällbommar utan vindspel.

Då underhållsarbetet på i växel- och signalsäkerhetsanläggningar ingående detaljer torde kräva samma yrkesskicklighet vid smalspår som vid normalspår, anse de sakkunniga, att underhållssträckorna vid smalspår för bedömande av sträckföreståndarnas löneställning böra värderas enligt samma grunder som vid normalspår.

Skivsignaler och vägbommar utan vindspel böra — i den mån deras underhåll åvilas signalreparatör — givas arbetstalen 0,2 respektive 0,5.

Vidare bör för bestämmandet av sträckföreståndarnas löneställning gälla samma klassgränser på poängskalan som vid normalspårnätet; dock bör underhållssträcka med 150 poäng eller lägre kunna förestås av *banbiträde*.

Personalsakkunnigas förestående förslag harmonierar med den uppfattning, vartill av järnvägsstyrelsen utsedda särskilda delegerade för undersökning av signalreparatörstjänsten vid statsövertagna enskilda järnvägar kommit. Nämda delegerades utlåtande, vilket avgavs till järnvägsstyrelsen den 30 juni 1944, är vidfogat som bilaga 6.

På de hittills statsinlösta smalspårsbanorna ha sträckföreståndarna medhjälpare, vilka äro anställda såsom *banarbetare* eller *banvakter*. Dessa biträda med förekommande arbeten och utföra dem under sträckföreståndarnas ledning. Mera självständiga arbeten utföras icke av dessa medhjälpare. De sakkunniga ha under sådana förhållanden icke något att invända mot dessa medhjälpares nuvarande löneställning.

Därest underhållssträcka, som förestås av förste reparatör eller reparatör, skulle bliva av den omfattning och art, att yrkesutbildad medhjälpare erfordras för att fortlöpande och mera självständigt svara för vissa anläggningars skötsel och underhåll eller för att leda andra reparatörsmedhjälparens arbeten, bör *banbiträdesgraden* komma i fråga för den förstnämnde medhjälparen.

Personalsakkunniga vilja i detta sammanhang framhålla lämpligheten av, att underhållssträckorna på smalspårsnätet, särskilt med hänsyn till detta näts starka förgrening och försvårade resemöjligheter, begränsas till sin utsträckning, så att icke för stor del av underhållspersonalens tjänstgöringstid åtgår för resor.

Telefontekniska facket.

Telefonreparatörssträckorna vid smalspårsnätet böra värderas med hänsyn till svårighetsgraden hos därinom befintliga telefon-, telegraf- och starkströmsanläggningar enligt samma grunder som vid normalspårsnätet. Dessa grunder, som äro angivna på sidorna 227—231 i personalkommissionens betänkande, del I, taga nämligen hänsyn till de olika anläggningarnas omfattning samt mer eller mindre invecklade beskaflenhet, och synes därför väl kunna tillämpas även vid smalspårsnätet, där anläggningarna i regel äro av mindre omfattning. Likaledes synes sträckföreståndarnas löneställning böra fastställas efter samma klassgränser på poängskalan, som tillämpas vid normalspåriga bandelar. Emellertid ha särskilda delegerade, vilka av järnvägsstyrelsen utsetts med uppdrag att undersöka telefonreparatörstjänsten vid statsövertagna enskilda banor, i ett till nämnda styrelse den 8 juli 1944 avgivet utlåtande på grund av vunnen erfarenhet ansett sig böra föreslå vissa korrigeringar av den poängtabell för telefonreparatörssträckornas värdering, som på sin tid uppgjordes av samma delegerade och lades till grund för personalkommissionens förslag i ämnet. Utlåtandet är vidfogat som bilaga 7. Personalsakkunniga ha icke haft möjlighet att ur teknisk synpunkt granska de sålunda föreslagna korrigeringarna av värderingsgrunderna.

Under förutsättning, att järnvägsstyrelsen finner nämnda korrigeringar skäliga, vilja personalsakkunniga förorda, att de föreslagna nya värderingstalen tillämpas vid värdering av telefonreparatörssträckorna på såväl smalsom normalspåriga bandelar samt att en revision av de poängtal, som legat till grund för värderingen av sträckorna vid normalspåriga bandelar i erforderliga fall företages med ledning av de nya talen.

Av samma skäl som ovan anförts beträffande signalreparatörssträckorna böra även telefonreparatörssträckorna givas begränsad längd.

D. Maskinavdelningen.

1. Lokstationsföreståndare.

Till grund för gällande klassindelning av statens järnvägars normalspåriga lokstationer ligger en år 1939 av särskilda kommitterade utarbetad försöks-

klassificering av dessa stationer. Klassificeringen bygger på en poängberäkning av följande faktorer, nämligen:

1. In- och utklarering av dragkraftsenheter,
2. utrustning av dragkraftsenheterna,
3. periodiskt och löpande underhållsarbete å samma enheter,
4. antal man åkande personal,
5. » » stationär personal,
6. stenkolsutlämning vid egen station,
7. stenkolsmängd, distribuerad till andra stationer,
8. vid egen station utlämnad mängd brännolja,
9. » » » » » smörjolja,
10. hjälpanläggningar,
11. vagntjänst,
12. gemensam allmän tjänst.

De värderingstal, som åsatts dessa faktorer, voro resultatet av företagna arbetsstudier.

Vid bedömande av tjänstgöringsförhållandena inom smalspårsdriftens lokstationer bör beaktas, att den smalspåriga dragande materielen dels är av mindre storleksordning, dels i många fall av en enklare beskaffenhet. Då det sålunda var uppenbart, att vissa av de tolv ovannämnda faktorerna icke kunde givas samma värden vid smalspår som vid normalspår, uppdrog järnvägsstyrelsen på personalsakkunnigas begäran åt de kommitterade, som hade 1939 års utredning angående de normalspåriga lokstationernas klassindelning, att utföra en motsvarande värdering av de smalspåriga lokstationerna.

Nämnda kommitterade avgåvo den 31 maj 1944 sitt utlåtande. Av det samma framgår, att kommitterade funnit en lägre värdering av de ovannämnda faktorerna 2, 3 och 11 skälig vid smalspårsbanorna med hänsyn till att åtskilliga i dem ingående arbeten äro lättare och enklare att utföra vid smalspårs- än vid normalspårsdrift. Beträffande grunderna för denna lägre värdering få de sakkunniga hänvisa till kommitterades utlåtande. Faktorerna 1, 4—10 och 12 borde enligt kommitterades åsikt givas samma värden som vid normalspår.

De slutsatser, vartill kommitterade i detta hänseende kommit, överensstämma i allt väsentligt med personalsakkunnigas egen uppfattning.

Kommitterade ha med ledning av statistik för år 1943 utfört en försöksklassificering av de statens järnvägar tillhöriga lokstationer, vid vilka enbart smalspårsdrift eller såväl smalspårs- som normalspårsdrift för närvarande förekommer. Siffermaterialet har därvid reducerats till 1938 års driftsnivå, enär detta år legat till grund för värderingen av lokstationerna vid normalspårsnätet. Denna reducering till 1938 års nivå, vartill de sakkunniga återkomma i det följande, ha kommitterade åstadkommit på så sätt, att 1943 års

poängtal för faktorerna 1 och 4 minskats med 20 % och för faktorerna 3 och 6 med 10 %.

Den av kommitterade utförda försöksklassificeringen utvisar följande poängtal för de olika lokstationerna.

	Med vagntjänst	Utan vagntjänst
Uddevalla (normal- + smalspår)	353	220
Kalmar d:o	302	286
Växjö d:o	276	219
Karlskrona d:o	254	185
Ronneby (smalspår)	222	206
Karlshamn d:o	82	56
Sölvesborg (normal- + smalspår)	70	56
Falkenberg (smalspår)	61	40

Kommitterade ha avslutat sitt utlåtande med följande uttalande om den lönegradsplacering, som syntes dem skälig för här ifrågavarande lokstationsföreståndare:

»Av allt att döma torde lokstationsföreståndarna i Kalmar, Uddevalla och Växjö böra placeras i 18:e samt lokstationsföreståndaren i Karlskrona i 16:e lönegraden.

Poängtalet för Ronneby är visserligen något högre än 200, men detta bör i och för sig icke föranleda, att lokstationsföreståndaren placeras i högre lönegrad än 16, ty vissa arbeten, som under nuvarande övergångstid fortfarande utföras å loken därstädes, äro av den art, att de efter vidtagna rationaliseringsåtgärder kunna och böra överflyttas till huvudverkstaden å orten. När detta skett, kommer poängtalet att sjunka under 200.

Vid våra undersökningar i fråga om Karlshamn och Sölvesborg ha vi funnit, att förhållandena där ännu icke hunnit anpassas efter vid statens järnvägar i övrigt vanligen tillämpade normer, ity att en rationalisering och förenkling beträffande underhållet och ställtjänsten både är möjlig och lämplig att genomföra. När så skett, synas stationerna ifråga kunna omvandlas till rena tillsyningsplatser och sålunda få den karaktär, att de böra förestås av en tjänsteman i 8:e lönegraden (stallförman).

I Falkenberg torde i fortsättningen få räknas med lokstation, eftersom linjen Falkenberg—Limmared ligger isolerad från det övriga smalspårnätet. Platsen kommer sålunda att förbli hemstation för ett antal fordon, som komma att underhållas där. Det beräknade poängtalet inklusive vagntjänsten kan alltså förutsättas bli tämligen konstant och motivera en verkstadsförman eller vagnmästare i 12:e lönegraden.»

Såsom ovan nämnts ha kommitterade, för att få de av dem använda primärsiffrorna jämförbara med de siffror för år 1938, som legat till grund för de normalspåriga lokstationernas klassificering, företagit viss reducering av 1943 års siffror för faktorerna 1, 3, 4 och 6. Övriga faktorer ha icke reducerats, emedan en sådan reduktion enligt kommitterades åsikt skulle ha fått en mycket obetydlig inverkan på poängberäkningen. Detta har visat sig riktigt. Personalsakkunniga ha nämligen undersökt vilken verkan en reduktion med 10 % jämväl av faktorerna 2, 5, 7, 8 och 9 har på ovannämnda poängtal med vagntjänst och ha därvid kommit till följande siffror:

Uddevalla	345	poäng
Kalmar	290	»
Växjö	268	»
Karlskrona	246	»
Ronneby	210	»
Karlshamn	76	»
Sölvesborg	61	»
Falkenberg	59	»

De förskjutningar nedåt, som genom denna omräkning uppkommit, äro obetydliga och få ingen inverkan på det förslag om lönegradsplaceringen, som här nedan framlägges.

Enligt vad som inhämtats har kommitterades flertal verkställt sin bedömning av lokstationernas storlek utan vagntjänst, enär lokstationsföreståndarna skulle ha relativt litet med denna tjänst att göra. Då emellertid 1938 års personalkommission vid avgivande av sitt förslag angående lokstationsföreståndarnas lönegradsplacering vid normalspår tagit hänsyn jämväl till underställd vagntjänst, anse personalsakkunniga, att så bör ske även här. Om så sker, placera sig lokstationerna i Uddevalla, Kalmar, Växjö, Karlskrona och Ronneby bland de stationer på poängskalan, vilka på normalspårsnätet regelmässigt erhållit *lokmästare i 18:e lönegraden* som föreståndare. Detta får anses riktigt vad Uddevalla, Kalmar och Växjö beträffar.

Lokstationen i Karlskrona har tillgodoförts 9 poäng för vagnreparationer i driftverkstaden och 60 poäng för ledning av den vagntjänst, som utföres av 12 man på bangårdarna. Enligt vad som inhämtats står denna senare vagntjänst emellertid under ledning av annat befäl, en vagnförman, vilket med hänsyn till samma tjänsts omfattning får anses riktigt. Lokstationens poängtal bör med hänsyn härtill minskas med nyssnämnda 60 poäng för vagntjänsten på bangårdarna och kan därför uppskattas till 194. De sakkunniga komma alltså även i fråga om denna lokstation till samma resultat som kommitterade, nämligen att dess föreståndare bör placeras i *16:e lönegraden*.

Beträffande Ronneby ställa sig de sakkunniga tveksamma rörande möjligheten av att genomföra de av kommitterade ifrågasatta förändringarna i fråga om underhållsarbetena, men vilja de sakkunniga det oaktat förorda, att lokstationsföreståndaren hänföres till *16:e lönegraden*.

Beträffande lokstationerna vid Karlshamn och Sölvesborg föreslå de sakkunniga att närmare utredning verkställes rörande möjligheten att genomföra den av kommitterade ifrågasatta rationaliseringen av driften därstädes och att med ledning av resultatet av denna utredning ställning framdeles tages till frågan om därvarande lokstationsföreståndares löneställning.

I fråga om Falkenberg ha de sakkunniga ingen erinran mot, att lokstationsföreståndaren tillsvidare bibehålles i *12:e lönegraden* i avvaktan på hur trafiken på bandelen Falkenberg—Limmared kommer att utvecklas.

2. Lokstationsföreståndareexpeditioner.

Med ledning av de studier, som personalsakkunniga företagit beträffande arbetsuppgifterna på föreståndarnas expeditioner vid ovannämnda lokstationer, anse de sakkunniga, att en *kontorist* bör finnas på de av dessa lokstationer, som skulle förestås av lokmästare. Vid övriga här ifrågavarande lokstationer torde expeditionsarbetet kunna åläggas *obefordrad personal*. Därest förstärkning av arbetskraften skulle erfordras på de största av nämnda lokstationer bör härtill användas befattningshavare i *högst 5:e lönegraden*.

3. Lokpersonal.

Vid normalspårnätet är lokförarbefattningen hänförd till 12:e och lokeldarbefattningen till 7:e lönegraden. Lokförarbefattningen vid statens järnvägars smalspåriga bandelar är i anledning av en underdånig framställning av järnvägsstyrelsen, ingiven till Kungl. Maj:t den 30 december 1939, genom beslut av 1940 års riksdag hänförd till 10:e lönegraden. I samband med berörda framställning anmälde järnvägsstyrelsen, att den ansåge skäligt, att även lokeldarna vid smalspårsbanorna placerades i lägre lönegrad, lämpligen i 6:e lönegraden på den i nämnda lönegrad befintliga befattningen maskinbiträde. Häremot hade statsmakterna vid frågans behandling icke något att invända. På grund härav förekommer icke befattningen lokeldare vid statens järnvägars smalspåriga linjer.

Enär den motivering järnvägsstyrelsen anfört för dessa båda befattningars införande i lägre lönegrader är av intresse i nu förevarande sammanhang meddelas följande utdrag ur densamma:

»För besörjandet av den åkande tjänst vid statens järnvägar, som är förlagd å lok — såväl å ång- som elektrolok — finnas för närvarande följande befattningar inrättade, nämligen lokförare i lönegrad A 12, lokeldare i lönegrad A 7 och maskinbiträde i lönegrad A 6. Sistnämnda befattning tillkom 1933 efter att järnvägsstyrelsen i underdånig skrivelse den 30 september 1932 i samband med förslag till personalstat för år 1933 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte förklara tjänstgöringen som lokbiträde å elektrolok vara av sådan beskaffenhet, att för densamma erfordrades tjänsteman endast i 6:e lönegraden. Efter inrättandet av denna befattning har järnvägsstyrelsen hittills icke funnit det påkallat att föreslå någon ändring beträffande lokpersonalens vid statens järnvägar tjänsteställning, men frågan om inrättandet av lokförarbefattning även i lägre lönegrad än den, i vilken lokförarbefattningen nu är placerad, har dock varit föremål för övervägande inom styrelsen vid olika tillfällen.

Da det gäller differentiering i skilda lönegrader av befattningen lokförare, äro olika synpunkter att beakta, såsom den större eller mindre svårighetsgraden och påfrestningen vid linjetjänst respektive växlingstjänst, vid tjänst å huvudlinje med stark trafik respektive bilinje med svag trafik, vid tjänst å ånglok respektive elektrolok etc. Det torde ligga i sakens natur, att icke all tjänst som förare å lok är i fråga om svårighet och påfrestningar helt likställd. Principiellt är därför en differentiering av denna tjänst lika rimlig som beträffande vilken som helst annan tjänst.

Järnvägsstyrelsen vill dock som ett allmänt omdöme om lokförartjänsten framhålla, att den är både viktig och ansvarsfull. Av lokföraren fordras icke endast att han skall hava förvärvat sig kännedom om de skilda loktyper, med vilka han

tid efter annan har att taga befattning. Han skall även ägna all möjlig omtanke åt lokets skötsel och manövrering liksom ock ägna omsorg åt att dragkraften, i vad på honom beror, blir fullt utnyttjad utan att tågets säkra framförande äventyras genom för stor belastning. Han skall vidare hava ingående kännedom icke blott om banan och dess lutningsförhållanden utan även om tidtabellen för de tåg, å vilka han kommer att tjänstgöra, och om gällande föreskrifter såväl inom säkerhetstjänsten som i de andra avseenden, som beröra hans tjänstgöringsområde, så att han kan fatta snabba och riktiga beslut, när tjänsten detta kräver. Det åligger honom att ständigt iakttaga den försiktighet och påpasslighet, som erfordras ur såväl säkerhets- som ekonomisk synpunkt.

Det sagda, som gäller lokföraren i allmänhet, får anses vara tillräckligt för att visa, att det på denne befattningshavare ställes stora krav. Järnvägsstyrelsen avser alltså icke att vilja underskatta denna tjänst. Såsom järnvägsstyrelsen ovan berört, kan man dock icke undgå att konstatera den skillnad, som i fråga om svårighet och påfrestningar för lokföraren förefinnes å ena sidan vid tjänstgöring å huvudlinje med stark trafik — i flera fall med hög tåghastighet och med tunga tåg — och å andra sidan vid linjer med enklare och lättare tjänstgöringsförhållanden. I senare fallet måste den dagliga påfrestningen bliva mindre och det tjänstehavaren åvilande ansvaret kännas mindre betungande, ty det torde icke kunna bestridas, att tjänstgöring å huvudlinjer till följd av den större tågfrekvensen och den högre tåghastigheten m. m. ställer större krav på lokföraren och är förenat med större personligt ansvar än vid tjänstgöring å icke huvudlinje. Från denna synpunkt sett vore en sänkning av vissa av de nuvarande lokförarbefattningarna vid statens järnvägar tänkbar, men styrelsen anser sig dock icke böra upptaga denna fråga i vad den berör lokpersonalen å statens järnvägars nuvarande linjer, utan blott med hänsyn till nedan angivna förhållanden.

Såsom en följd av det järnvägsstyrelsen lämnade uppdraget att inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande från statens sida av de av dem ägda järnvägarna kan det förväntas, att med början redan under nästkommande år vissa enskilda järnvägar och däribland även flera smalspåriga banor komma att införlivas med statens järnvägar. Av denna anledning har frågan om lokpersonalens vid dessa smalspåriga banor tjänsteställning blivit aktuell och får styrelsen härom anföra följande.

Under hänvisning till vad ovan framhållits om lokförartjänsten vid statens järnvägar, bör det framstå såsom fullt tydligt, att denna tjänst vid de smalspåriga linjerna och de kvalifikationer, som fordras av innehavaren av lokförarbefattning vid dessa banor, ligga i regel på avsevärt lägre nivå än vid statens normalspåriga järnvägar. Förhållandena vid de smalspåriga banorna, i vad det gäller lokpersonalen, torde allmänt sett icke kunna tåla en jämförelse med motsvarande vid statens järnvägar. Det kan sålunda efter inlösen av dylika smalspåriga banor icke komma i fråga, att därvarande lokpersonal skulle förrän efter genomgången utbildning få utnyttjas i loktjänst å statens järnvägars normalspåriga linjer, lika litet som det kan tänkas, att statens järnvägars egen välutbildade personal skulle komma att konkurrera om loktjänsten vid de smalspåriga banorna. Då det gäller personal, som under en följd av år vant sig vid och helt anpassat sig efter de enkla förhållanden, som överhuvud taget äro rådande vid en smalspårig järnväg, torde det, såsom erfarenheten på andra håll visat, erbjuda stora, för att icke säga överstigligen svårigheter att omplantera dylik personal till annat tjänstområde och i nya förhållanden, där denna personals kunskaper, utbildning och förfarenhet icke på långt när räcka till. Styrelsen anser därför, att den lokpersonal, som kommer att övertagas med smalspåriga banor, i regel skall allt framgent vid utnyttjande i loktjänst få kvarstanna vid dylika linjer.

Vad järnvägsstyrelsen här framhållit, anser styrelsen innebära tillräckliga skäl för att lokförartjänsten och i konsekvens därmed även lokeldartjänsten vid de

smalspåriga banor, som komma att övergå i statens järnvägars ägo, placeras i lägre lönegrad än motsvarande tjänster vid statens järnvägars egna linjer, nämligen förslagsvis i lönegrad A 10 respektive A 6. I sistnämnda lönegrad finnes emellertid, såsom ovan framhållits, redan befattningen maskinbiträde, som lämpligen skulle kunna användas för lokeldartjänsten vid angivna banor. Frågan kan härigenom begränsas till att endast avse införandet i lönegrad A 10 av befattningen lokförare.

I detta sammanhang anser sig järnvägsstyrelsen böra framhålla, att lönebeloppen i lönegrad A 10 enligt civila avlöningsreglementet överstiger lokförarlönerna, inklusive dyrtidstillägg vid de enskilda smalspåriga järnvägarna även i fråga om dessa järnvägars högsta bangrupp, och samma är förhållandet vid jämförelse mellan lönegrad A 6 och eldarlönerna vid nämnda enskilda järnvägar.

Styrelsen får efter samråd med Sveriges lokomotivmannaförbund och med hänvisning till det ovan anförda hemställa, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen föreslå, att i den till civila avlöningsreglementet hörande tjänsteförteckningen i lönegrad A 10 vid statens järnvägar infördes befattningen lokförare.»

Då frågan om lokpersonalens löneställning behandlats inom personalsakkunniga, har järnvägsmannaförbundets representant framfört den åsikten, att trafikförhållandena på förutvarande Blekinge kustbanors huvudlinje Karlskrona—Kristianstad vore sådana, att den där tjänstgörande lokpersonalen borde vara berättigad att erhålla samma löneställning som lokpersonalen vid normalspåriga bandelar. Majoriteten bland de sakkunniga har emellertid ansett, att då lokpersonalens tjänstgöringsförhållanden på nämnda linje under alla omständigheter måste anses vara enklare än vid normalspåriga linjer samt statsmakterna så sent som år 1940 tagit ställning till frågan om denna personals löneplacering, anledning icke föreligger att nu föreslå någon ändring.

4. Motorvagnsförare.

Vid statens järnvägars normalspåriga linjer äro motorvagnarna med hänsyn till bemanningen indelade i två grupper, nämligen

1) stora motorvagnar eller motorvagnar av klass I, d. v. s. sådana med normala stöt- och draganordningar utrustade motorvagnar, som ha motorutrustning av tillräcklig storlek för att kunna enligt normal tidtabell framföra en tågvikt — inberäknat motorvagnens egen vikt — av minst 100 ton,

2) små motorvagnar eller motorvagnar av klass II, d. v. s. övriga med normala stöt- och draganordningar utrustade motorvagnar.

Jämlikt bestämmelse i Kungl. Maj:ts brev till järnvägsstyrelsen den 6 december 1935 skall förare av motorvagn av klass I vara tjänsteman i 12:e lönegraden (lokförare) och förare av motorvagn av klass II tjänsteman i 8:e lönegraden (motorvagnsförare).

I vad mån denna gruppindelning numera är rationell och sakligt motiverad undandraget sig de sakkunnigas bedömande. Så länge densamma är gällande vid normalspårnätet torde den dock böra läggas till grund även för en differentiering av förare av motorvagnar vid smalspåriga bandelar.

I enlighet härmed bör motorvagn av klass I på smalspårig bandel be-

mannas med *lokförare i 10:e lönegraden*, till vilken lönegrad lokförarbefattningen vid smalspåriga bandelar är hänförd.

För förare av motorvagn av klass II torde befattningen *motorvagnsförare* böra komma i fråga. Beträffande denna befattning må erinras, att densamma liksom befattningen rälsbussförare är placerad i 8:e lönegraden i statens järnvägars personalförteckning. Då dessa båda befattningar sålunda likställts vid normalspårsnätet, synes enligt de sakkunnigas mening en motsvarande likställighet böra tillämpas även vid smalspårsnätet.

Löneställningen för rälsbussförarna vid smalspårsbanorna är såsom i det följande under trafikavdelningen omnämnas för närvarande i särskild ordning föremål för statsmakternas prövning.

De sakkunniga anse, att den placering i lönegrad, som vid nämnda prövning kommer att fastställas för befattningen rälsbussförare vid smalspåriga bandelar, jämväl bör bli utslagsgivande för befattningen motorvagnsförare i placering i lönegrad vid dessa bandelar.

5. Arbetsledningen vid maskinavdelningens driftverkstäder samt expeditionspersonal inom dessa verkstäder.

De underhållsarbeten, som utföras på smalspårsbanornas driftverkstäder och lokstationer, omfatta dels periodmässiga s. k. kilometerrevisioner av den dragande materielen, dels tillfälliga reparationer av skador (s. k. C-reparationer) och av sådana smärre felaktigheter på denna materiel, som upptäckas vid den dagliga tillsynen. I vissa fall ombesörjes även underhåll av vagnar.

Vid de undersökningar personalsakkunniga företagit av tjänsten inom driftverkstäderna vid de hittills förstatligade smalspåriga bandelarna har befunnits, att typdifferentieringen hos den underhållna materielen i regel är större än vid driftverkstäder med enbart normalspåriga fordon. Vid vissa driftverkstäder underhålles både normal- och smalspårig materiel. Så är exempelvis förhållandet i Uddevalla, där underhållet omfattar normal- och smalspåriga ånglok, rälsbussar och lokomotorer samt smalspåriga person- och godsvagnar och dessutom landsvägsbussar. Arbetarstyrkan är därvid fördelad så, att varje man i regel sysselsättes med samma slag av fordon.

Det torde vara uppenbart, att arbetsledningen inom en driftverkstad med så skiftande uppgifter måste bli krävande och att arbetsledaren måste besitta sådan utbildning, att han i huvudsak behärskar hela arbetsområdet. Under sådana förhållanden synes det skäligt, att, i den mån vederbörande lokstationsföreståndare icke kan påläggas även denna arbetsledning och särskild arbetsledare alltså erfordras i verkstaden, dennes löneställning bestämmes efter de grunder, som i sådant hänseende gälla vid normalspårsnätet. Enligt dessa grunder, som återfinnas på sid. 111 i personalkommissionens betänkande, del I, bör *verkstadsmästare* finnas i driftverkstad, där denne har omkring 35 man sig underställda.

Verkstadsförman bör enligt samma grunder finnas bl. a. inom driftverkstad, där den underlydande personalstyrkan utgör 8—30 man.

Några driftverkstäder av sådan storleksordning att verkstadsmästare erfordras som arbetsledare finnas emellertid icke vid de hittills statsinlösta smalspårsbanorna.

Särskilda *expeditionsbiträden* torde endast undantagsvis vara erforderliga hos här ifrågavarande arbetsledare. I den mån emellertid så skulle vara fallet böra befattningshavare i *obefordrad grad* härtill anlitas.

6. Lok- och motorfordonsunderhåll.

Vid normalspårsnätet har för de mest kvalificerade underhållsarbetena på lok och motorfordon avdelats förste reparatörer dels för utförande av vissa på sid. 115 i personalkommissionens betänkande, del I, exemplifierade specialarbeten, vilka ansetts kräva förste reparatörskompetens, dels som arbetande basar för revisions-, reparations- och loksynarlag. Reparatörer ingå vid normalspårsnätet till olika antal i revisions- och reparationslagen och handhava på samma nät förekommande reparations- och underhållsarbeten av såväl löpande som periodisk natur, där dessa arbeten äro av sådan omfattning, att de erbjuda full sysselsättning åt yrkesutbildad reparatör.

I fråga om de specialarbeten, som kvalificera för förste reparatörsbefattning, främst vissa slag av svarvning, svetsning och motorreparationer, föreligger ingen artskillnad mellan dylika arbeten vid normalspår och smalspår, beroende på fordonens konstruktion och spårvidd. Ej heller kunna smidesarbeten, vilka huvudsakligen avse den dragande materielen, anses enklare. Däremot äro bänkarbeten på armatur av olika slag i regel ej så krävande vid smalspår på grund av den dragande materielens enklare konstruktion. Elektrolok förekomma ej vid de hittills förstatligade smalspårsbanorna, varför specialarbetare för elektrisk lokapparat icke erfordras. De elektriska belysningsanordningarna på smalspårsmaterielen äro också i regel enklare än på normalspårig materiel. Vidare är det uppenbart, att revisioner samt s. k. C-reparationer och loksugning i regel äro enklare vid smalspårig materiel på grund av denna materiels konstruktion och mindre storleksordning. Detta gör, att revisionslagen vanligen icke behöva bestå av mer än högst fyra man, lagbasen inräknad, samt att såväl revisionslagen som loksynarlagen kunna givas en enklare sammansättning än vid normalspåriga linjer. Nämda förhållanden, som dock i huvudsak gälla lok och i mindre grad motorfordon, medföra även, att lagbasarnas övervakning av arbetena blir lättare att utföra. Det kan tilläggas, att särskilda revisionsbestämmelser för smalspårsmaterielen för närvarande äro under utarbetande inom järnvägsstyrelsen, varigenom dessa bestämmelser bli samlade på ett ställe och bli mera överskådliga än hittills.

För här ifrågavarande reparationsarbeten vid smalspårsnätet föreslå personalsakkunniga personal enligt följande allmänna grunder.

Förste reparatör bör finnas *dels* för utförande av de mest yrkesbetonade och krävande specialarbetena, såsom svetsning, som omfattar både gas- och elektrisk svetsning, svarvning, med undantag av hjul- och babbittssvarvning

samt för mera kvalificerade smidesarbeten, avseende den dragande materielen, dels såsom arbetande bas i större arbetslag vid underhåll av maskinutrustningen på motorfordon med förbränningsmotorer, såsom motorvagnar, rälsbussar och lokomotorer.

För förste reparatörsbefattnings erhållande bör liksom vid normalspåriga bandelar gälla det villkoret, att vederbörande befattningshavare skall vara helt eller till övervägande delen sysselsatt med kvalificerade uppgifter, tillhörande ett eller flera av de uppräknade lagen. En kombination av dessa arbeten, t. ex. av plåtslageri och svetsning kan således motivera tillsättande av förste reparatörsbefattning, om vederbörande är helt eller till övervägande delen sysselsatt med kvalificerade arbeten av dessa slag.

Reparatör bör finnas

dels för pannplåtslageriarbeten samt för sådana mera kvalificerade specialarbeten, vilka icke kräva förste reparatörskompetens,

dels som lagbas för revisions- eller reparationslag för ånglok och motorfordon enligt nedan angivna normer,

dels för skötsel och underhåll av anordningar för elektrisk belysning och uppvärmning av rullande materiel ävensom för löpande tillsyn och underhåll av stationära elektriska motorer m. m. — i den mån sistnämnda arbeten ej äro anförtrödda åt personal inom annan avdelning — samt för s. k. linjeunderhåll av maskinella anläggningar, såsom kranar, lyftanordningar, pumpanläggningar etc. och

dels som medlem i gemensamt arbetande lag för underhåll av motorfordon, därest laget består av förste reparatör och dessutom av minst tre man.

Arbetslag för revision eller reparation av lok och motorfordon böra sålunda enligt de sakkunnigas mening hava följande sammansättning:

lag för revision eller reparation av ånglok:

om laget består av tre	man:	1 reparatör, 1 maskinbiträde,
		1 stationskarl,
» » » »	fyra	: 1 reparatör, 2 maskinbiträden,
		1 stationskarl.

lag för revision eller reparation av motorfordon:

om laget består av två	man:	1 reparatör, 1 stationskarl,
» » » »	tre	: 1 reparatör, 2 stationskarlar,
» » » »	fyra	: 1 förste reparatör, 1 reparatör,
		2 stationskarlar,
» » » »	fem	: 1 förste reparatör, 2 reparatörer,
		2 stationskarlar.

Det löpande dagliga underhållsarbete, som utföres på ånglok i samband med dessas avsyning efter tjänst, måste anses vara av enklare slag än de uppgifter, som åvila reparatör i lokrevisionslag. Nyssnämnda löpande under-

hållsarbete bör därför kunna anförtros åt *maskinbiträde* med *stationskarl* som hjälpare, därest sådan erfordras.

7. Vagnunderhåll.

Hos smalspårsbanornas vagnmateriel äro de enklare konstruktionerna mera framträdande än hos den smalspåriga dragande materielen. Så kvalificerade underhållsarbeten på vagnar, att *förste reparatörsbefattning* erfordras, förekomma därför icke vid smalspårsbanorna.

Däremot synes *reparatörsbefattning* böra ifrågakomma, ehuru i begränsad omfattning, nämligen:

dels i driftverkstäder, där revisioner och reparationer av person- och gods- vagnar i större omfattning förekomma, för utförande av smides- och svetsningsarbeten samt mera kvalificerade snickeri- och glasarbeten,

dels på större bangårdar, där såväl normal- som smalspårig vagnmateriel förekommer och där de löpande reparations- och underhållsarbetena på vagnar äro av den omfattning, att tjänstgöringen till huvudsaklig del utfylles med verkliga reparationsarbeten.

För utförande vid nämnda driftverkstäder och på linjen av övriga reparationsarbeten på vagnar, såsom järnarbeten vid vagnrevisioner, hjulsvarvning, enklare snickeriarbeten samt måleriarbeten m. m. böra *maskinbiträden* anlitas, varvid förutsättes att erforderliga medhjälpare skola vara i *obefordrad grad*.

8. Stalltjänst.

Enär ansvaret som ledare och övervakare av en personalstyrka av viss storlek är lika stort vid smalspårig som vid normalspårig bandel, böra *stallförmän* och *maskinbiträden* avdelas som arbetsledare och arbetande basar inom stalltjänsten efter samma grunder som gälla för normalspåriga lokstationer. Endast i undantagsfall torde emellertid enligt dessa grunder befordrad personal bliva behöfvlig vid smalspårsnätet.

Pannspolning, tubblåsning och valvmurning böra, där dessa arbeten vid de smalspåriga linjerna äro av den omfattning, att de ständigt utfylla en mans arbetstid, åvila *maskinbiträde*. Där så icke är fallet, böra nämnda arbeten utföras av *obefordrad* personal under överinseende av reparatör eller maskinbiträde, som avdelats för revisionsarbeten eller loksugning.

9. Vagntjänst.

Vid de hittills förstatligade smalspårsbanorna finnas icke vagnstationer av sådan storleksordning, att *vagnmästare* är behöfvlig vare sig i 15:e eller 12:e lönegraden.

På driftplats, där den sammanlagda, för vagntjänst avdelade personalstyrkan uppgår till 10—20 man i medeltal per dygn, reparatörs- och städningsspersonal inräknad, bör enligt de sakkunnigas mening liksom vid normalspårsnätet finnas *vagnförmän* som ledare av vagntjänsten.

Där personalstyrkan icke är av den storleksordning, att vagnförman är motiverad, bör reparatör, där sådan av driftstekniska skäl finnes, tjänstgöra som bas för vagnpersonalen. Där reparatör ej finnes, bör i motsvarande fall, då den underställda personalstyrkan utgör i medeltal minst fyra man, i regel finnas ett *maskinbiträde* som arbetande bas.

Akande vagntjänst — s. k. vagnskötartjänst — förekommer ej vid smalspårs-linjer.

För den s. k. allmänna vagntjänsten, d. v. s. vagnsyning ävensom broms-provning, i den mån sådan förekommer, böra *stationskarlar* anlitas.

10. Maskinavdelningens filialförråd.

För skötsel av sådana filialförråd vid maskinavdelningen, som endast om-fatta smalspårig materiel, samt av den med sådan förrådstjänst förenade expe-ditionstjänsten torde befördrad personal icke erfordras.

11. Tillämpning av förestående förslag i vad detsamma avser personal för stationär lok- och vagntjänst.

De sakkunniga lämna här nedan en sammanställning, utvisande *dels* den personal av olika grader, som den 1 juli 1944 fanns avdelad för lok- och vagn-tjänst vid nedannämnda stationer med enbart smalspårsdrift eller med kom-binerad normal- och smalspårsdrift, *dels ock* den personal i befördrad ställ-ning, som skulle erfordras på samma tjänsteställen vid en tillämpning av ovan föreslagna grunder.

Den erforderliga personaluppsättningen är beräknad med ledning av den arbetsomfattning och turfördelning, som förefanns vid nyssnämnda tidpunkt. Uppenbarligen måste, därest arbetsomfattningen ökar eller minskar eller arbetets kvalitet förändras, omprövning av den för samma arbeten erforder-liga personaluppsättningen företagas, därvid de grunder, som i det föregående föreslagits, böra tjäna till ledning, därest de godtagas.

5:e MASKINSEKTIONEN.

Uddevallå.

a) Lokstationsföreståndare.

Befintlig: 1 lokmästare i A 16.

Enligt de sakkunnigas förslag: 1 lokmästare i A 18.

b) Expeditionspersonal.

Befintlig: 1 lokförare, 1 kontorist, 1 expeditionsvakt, 2 kontorsvakter.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1 kontorist och i övrigt obefördrad personal.

c) Lok- och motorfordonsunderhåll.

Befintlig personal: Lokmästaren är arbetsledare för lokunderhållet.

Normalspår: 2 reparatörer, 3 stationskarlar för ånglok,

2 » , 2 » » motorfordon.

Smalspår: 1 t. f. reparatör, 4 stationskarlar, 4 verkstadsarbetare i grupp III för ånglok, 2 stationskarlar för motorfordon. Summa underställd personal 20.

Enligt de sakkunnigas förslag: Lokmästaren är arbetsledare för lokunderhållet. (Beträffande arbetsledare för motorfordonsunderhållet, se nedan under d.)

Normalspår: 2 reparatörer för ånglok,
2 » » motorfordon.

Smalspår: 1 förste reparatör, svarvare och maskinarbetare,
1 » » , svetsare,
1 reparatör som lagbas för reparationer av rälsbussar, landsvägsbussar och lokomotorer m. m.,
1 » lagbas för revisioner och C-reparationer av ånglok,
2 maskinbiträden i nämnda lokrevisionslag,
1 » loksyrning och dagligt underhåll av ånglok.

I övrigt obefordrad personal.

d) Vagnunderhåll.

Befintlig personal: 1 verkstadsförmän gemensamt för motorfordons- och vagnunderhållet, 1 t. f. reparatör, 10 stationskarlar, 2 verkstadsarbetare i grupp III, 1 verkstadsarbetare i grupp II, 1 verkstadsarbetare i grupp I för normal- och smalspår. Summa 16.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1 verkstadsförmän arbetsledare för motorfordons- och vagnunderhåll,
1 reparatör löpande vagnunderhåll på bangårdar och linje och som bas för vagnpersonalen,
1 » smed,
1 » för mera kvalificerade snickeri- och glasarbeten,
1 maskinbiträde målare,
1 » hjulsvarvare och järnarbetare,
1 » bas för vagnrevisioner.

I övrigt obefordrad personal.

e) Stalltjänst.

Normalspår: *Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig personal:* 1 maskinbiträde, 9 stationskarlar (1 maskinbiträde + 7 stationskarlar vid Uddevalla C, 2 stationskarlar vid Uddevalla H).

Smalspår: *Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig personal:* 4 stationskarlar. Summa 14.

f) Vagntjänst.

Normalspår: *Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig personal:* 6 stationskarlar.

En av de under d) upptagna reparatörerna tjänstgör som bas för vagnpersonalen.

Smalspår: *Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig personal:* 3 stationskarlar.

25:e MASKINSEKTIONEN.

Falkenberg.

a) Lokstationsföreståndare.

Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig: 1 verkstadsförmän tills vidare, se ovan under avd. lokstationsföreståndare.

b) *Lok- och vagnunderhåll.*

Befintlig personal: 2 reparatörer, 8 stationskarlar. Summa 10.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 reparatör bas för underhåll av lok och motorfordon,
 - 1 » smed och svetsare m. m.
 - 1 maskinbiträde bas för vagnrevisioner,
 - 2 » i lag för lok- och motorfordonsunderhåll samt för loksugning.
- I övrigt obefordrad personal.

c) *Stall- och vagntjänst.*

Befintlig personal: 4 stationskarlar.

Personal i befordrad tjänsteställning anses här icke erforderlig.

27:e MASKINSEKTIONEN.**Kalmar.**a) *Lokstationsföreståndare.*

Befintlig: 1 lokmästare i A 16.

Enligt de sakkunnigas förslag: 1 lokmästare i A 18.

b) *Expeditionspersonal.*

Befintlig: 1 kontorist, 2 kontorsvakter.

Enligt de sakkunnigas förslag: 1 kontorist och i övrigt obefordrad personal.

c) *Lokunderhåll.*

Befintlig personal:

Vid Kalmar södra (normalspårsdrift): 2 förste reparatörer, 4 reparatörer, 1 lokförare, 9 stationskarlar. Summa 16.

Vid Kalmar västra (smalspårsdrift): 1 reparatör, 1 verkstadsarbetare i grupp III, 3 stationskarlar. Summa 5.

Enligt de sakkunnigas förslag:

Vid Kalmar södra:

- 1 verkstadsförman för arbetsledning,
 - 1 förste reparatör lagbas för revision och reparation av lok,
 - 1 » » svarvare,
 - 1 » » smed och svetsare,
 - 2 reparatörer i lokrevisionslaget,
 - 3 » för loksugning och löpande underhåll av lok.
- I övrigt obefordrad personal.

Vid Kalmar västra:

- 1 reparatör lagbas för revision och reparation av lok,
 - 1 maskinbiträde i lokrevisionslaget,
 - 2 » för loksugning och löpande underhåll av lok.
- I övrigt obefordrad personal.

Kalmar S Kalmar V

Sammandrag:	verkstadsförman	 1	—
	förste reparatör	 3	—
	reparatör	 5	1
	maskinbiträde	 —	3

d) *Stalltjänst.**Befintlig personal:*

Vid Kalmar södra: 1 stallförmän, 1 maskinbiträde, 14 stationskarlar. Summa 16.

Vid Kalmar västra: 1 lokförare på övergångsstat som platsbefäl, 7 stationskarlar. Summa 8.

Enligt de sakkunnigas förslag:

Vid Kalmar södra:

- 1 stallförmän,
- 1 maskinbiträde för pannspolning m. m.
- I övrigt obefordrad personal.

Vid Kalmar västra:

- 1 maskinbiträde bas,
- 1 » för pannspolning m. m.
- I övrigt obefordrad personal.

e) *Vagntjänst.**Befintlig personal:*

Kalmar C (normal- och smalspårsdrift): 1 vagnförmän, 1 reparatör, 14 stationskarlar, 7 vagnstäderskor. Summa 23.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 vagnförmän för ledningen av tjänsten,
- 1 reparatör » reparationsarbeten å normalspårsvagnar,
- 1 maskinbiträde » » » smalspårsvagnar.
- I övrigt obefordrad personal.

Växjö.a) *Lokstationsföreståndare.*

Befintlig: 1 lokmästare i A 16.

Enligt de sakkunnigas förslag: 1 lokmästare i A 18.

b) *Expeditionspersonal.*

Befintlig: 1 kontorist, 1 stationskarl, 1 kontorsvakt.

Enligt de sakkunnigas förslag: 1 kontorist.

I övrigt obefordrad personal.

c) *Lok- och motorfordonsunderhåll.*

(I driftverkstaden underhölls i juli månad 1944 följande smalspårig materiel, nämligen 16 lok, 3 större motorvagnar, 7 rälsbussar samt person- och godsvagnar. På vagnmaterielen utfördes även revisioner. Dessutom utfördes översyn 1, 2 och 3 på landsvägsfordon, tillhöriga Växjö- och Vislanda-billinjerna och diverse arbeten för ban- och trafikavdelningarna.)

Befintlig personal: 1 verkstadsförmän, 4 reparatörer, 2 maskinbiträden, 8 stationskarlar, 12 verkstadsarbetare i grupp III, 5 verkstadsarbetare i grupp II, 1 verkstadsarbetare i grupp I. Summa 33.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 verkstadsförmän för arbetsledning,
- 1 förste reparatör svarvare,
- 1 » » svetsare,

- 1 förste reparatör för kvalificerat smide,
- 1 » » lagbas för motorfordonsreparationer,
- 1 reparatör » » revision och reparation av lok,
- 2 » för revision och reparation av motorfordon,
- 1 » för mera kvalificerade snickeri- och glasarbeten,
- 2 maskinbiträden i lokrevisionslaget,
- 2 » för loksugning och löpande underhåll av lok,
- 1 » övriga snickeriarbeten,
- 1 » målare,
- 2 » för revision och större reparation av vagnar.

I övrigt obefordrad personal.

Sammandrag: verkstadsförman	1
förste reparatör	4
reparatör	4
maskinbiträde	8

d) Stalltjänst och förråd.

Befintlig personal: 1 stallförman, 13 stationskarlar. Summa 14.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 stallförman,
 - 1 förrädsförman (förrådet är gemensamt för normal- och smalspårsdriften samt för all motortrafik på järnväg och landsväg på platsen. En del av förrådet utgöres av ett s. k. A-förråd),
 - 1 maskinbiträde för pannspolning m. m.
- I övrigt obefordrad personal.

e) Vagn-tjänst (normal- och smalspår).

Befintlig personal: 1 reparatör, 9 stationskarlar, 3 vagnstäderskor. Summa 13.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 reparatör som bas och för reparationer av normalspåriga vagnar,
 - 1 maskinbiträde som bas och för reparationer av smalspåriga vagnar.
- I övrigt obefordrad personal.

Karlskrona.

a) Lokstationsföreståndare.

Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig: 1 lokmästare i A 16.

b) Expeditionspersonal.

Befintlig: 1 kontorist, 1 skrivbiträde.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 kontorist.
- I övrigt obefordrad personal.

c) Lok- och motorfordonsunderhåll.

(I driftverkstaden underhållas normalspåriga lok, rälsbussar, landsvägsbussar och vagnar. På de sistnämnda utföras revisioner. Dessutom utföras diverse arbeten för banavdelningen.)

Befintlig personal: 1 verkstadsförman, 2 förste reparatörer, 7 reparatörer, 3 stationskarlar, 7 verkstadsarbetare i grupp III, 1 verkstadsarbetare i grupp I. Summa 21.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1	verkstadsförman	för arbetsledning,
1	förste reparatör	lagbas för revision och reparation av lok,
1	»	» svarvare,
1	»	» smed,
1	»	» plåtslagare och broreviderare,
1	»	» för reparationer av vågar,
2	reparatörer	i lokrevisionslaget,
2	»	för loksugning och löpande underhåll av lok,
1	»	för motorfordonsreparationer,
1	»	svetsare,
1	»	för underhåll av stationära elektriska anläggningar, lok- och vagnbelysning m. m.,
1	»	för bänkarbeten.
I övrigt obefordrad personal.		

Sammandrag:	verkstadsförman	.....	1
	förste reparatör	.....	5
	reparatör	.....	8

d) Stalltjänst (normal- och smalspårsdrift).

Befintlig personal: 1 stallförman, 1 maskinbiträde, 17 stationskarlar (varav 5 i smalspårslokstallet). Summa 19.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 stallförman,
- 1 maskinbiträde för pannspolning m. m.
- I övrigt obefordrad personal.

e) Vagntjänst.

Befintlig personal: 1 vagnförman, 1 reparatör, 10 stationskarlar (därav 4 för smalspåret), 8 vagnstäderskor (därav 2 för smalspåret). Summa 20.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 vaguförman,
- 1 reparatör för reparation av normalspårsvagnar,
- 1 maskinbiträde » » » smalspårsvagnar.
- I övrigt obefordrad personal.

Ronneby.*a) Lokstationsföreståndare.*

Befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig: 1 lokmästare i A 16.

b) Expeditionspersonal.

Befintlig: 1 kontorist, 2 kontorsvakter.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 kontorist och i övrigt obefordrad personal.

c) Lokunderhåll.

Befintlig personal: 1 lokförman på övergångsstat, 2 reparatörer, 5 maskinbiträden, 8 stationskarlar, 1 verkstadsarbetare i grupp II. Summa 17.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1	verkstadsförman	för arbetsledning,
1	förste reparatör	svarvare,
1	»	svetsare och smed,
1	reparatör	pannplåtslagare,
1	»	för underhåll av stationära elektriska maskiner samt lok- och vagnbelysning,
2	»	lagbasar för revision och reparation av lok,
4	maskinbiträden	i nämnda lag,
2	»	för loksugning och löpande underhåll av lok,
1	»	bänkarbeten för lokarmatur.

Sammandrag:	verkstadsförman	.....	1
	förste reparatör	.....	2
	reparatör	.....	4
	maskinbiträde	.....	7

d) Stalltjänst.

Befintlig personal: 1 stallförman, 1 maskinbiträde, 9 stationskarlar. Summa 11.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 stallförman,
- 1 maskinbiträde för pannspolning m. m.
- I övrigt obefordrad personal.

e) Vagntjänst.

Befintlig personal: 1 maskinbiträde, 3 stationskarlar, 2 vagnstäderskor. Summa 6.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 maskinbiträde bas för vagnpersonalen.
- I övrigt obefordrad personal.

Karlshamn och Sölvesborg.

De sakkunniga ha i det föregående förordat en undersökning rörande möjligheterna att genomföra vissa av särskilda kommitterade ifrågasatta rationaliseringsåtgärder beträffande dessa lokstationer samt att resultatet av denna utredning skulle läggas till grund för lokstationsföreståndarnas löneplacering. I avvaktan på denna utredning synes ej heller lämpligt att taga ställning till personaluppsättningen på dessa lokstationer i övrigt, varför särskilt förslag i detta hänseende icke framlägges. De sakkunniga vilja emellertid framhålla önskvärldheten av att utredningen i fråga verkställas inom den närmaste tiden.

Oskarshamn.*Stall-, lok- och vagntjänst.*

Befintlig personal: 1 lokeldare på övergångsstat, 3 stationskarlar, 1 vagnstäderska. Summa 5.

Enligt de sakkunnigas förslag:

- 1 maskinbiträde bas.
- I övrigt obefordrad personal.

Torsås.

Stall-, lok- och vagntjänst.

Befintlig personal: 1 maskinbiträde, 5 stationskarlar, 1 vagnstäderska. Summa 7.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1 maskinbiträde bas.

I övrigt obefordrad personal.

Kristianstad.

Stall-, lok- och vagntjänst (smalspårsdrift).

Befintlig personal: 1 maskinbiträde, 5 stationskarlar, 3 vagnstäderskor. Summa 9.

Enligt de sakkunnigas förslag:

1 maskinbiträde bas.

I övrigt obefordrad personal.

E. Trafikavdelningen.**1. Föreståndare för klassificerade stationer.**

Den nu tillämpade klassindelningen av statens järnvägars stationer vid normalspåriga bandelar bygger på de grunder, som föreslagits av 1936 års klassificeringskommitté, och som år 1938 i allt väsentligt godtagits av Kungl. Maj:t och riksdagen. Dessa grunder ha dock icke kunnat helt följas, då det gällt att bestämma klasserna för de med enskilda banor, särskilt smalspåriga sådana, övertagna stationerna. Statistik har nämligen därvid icke stått att erhålla för alla de faktorer, som ingå i en poängberäkning för stationsklassificering, och dessutom har man velat under någon tid avvakta trafikens utveckling i statens järnvägars regi, innan stationsklasserna definitivt fastställdes. De nuvarande stationsklasserna vid här ifrågavarande bandelar ha därför av järnvägsstyrelsen till väsentlig del bestämts på grundval av en erfarenhetsmässig bedömning av stationernas storleksordning, varvid dock en på tillgängliga siffror upprättad approximativ klassificering fått lämna viss vägledning.

Emellertid torde det vara uppenbart, att vissa grenar av stationstjänsten vid hittills förstatligade smalspårsbanor genomsnittligt erbjuda enklare uppgifter än motsvarande tjänstegrenar genomsnittligt vid normalspåriga linjer. Detta gäller särskilt säkerhetstjänst, tågutrustning och godsvagnsrörelse med därtill hörande ärenden.

Säkerhetstjänsten kan visserligen icke sägas vara mindre ansvarsfull vid smalspåriga bandelar än vid normalspåriga, men den är genomsnittligt icke så komplicerad som vid normalspåriga linjer. Orsakerna härtill äro flera. Sålunda äro bangårdarna vanligen kortare och ha ett enklare spårssystem än vid normalspårsnätet, varför tågklararen lättare kan få överblick över tågvägarna och stationsområdet i övrigt. Där växel- och signalsäkerhetsanläggningar förekomma, äro dessa i regel av enkel beskaffenhet. Vidare är tågstorleken mindre och tågastigheten i regel lägre såväl på linje som vid in-

gående på station. Det har, bl. a. med hänsyn till vad nu nämnts, ansetts önskvärt att för statens järnvägars smalspårslinjer få tillgång till en enklare säkerhetsordning än den vid statens järnvägar eljest gällande. Ett förslag till en sådan förenklad och till sin omfattning väsentligt begränsad säkerhetsordning lär också föreligga och vara avsedd att efter godkännande i första hand tillämpas vid flertalet statens järnvägar för närvarande tillhöriga smalspåriga bandelar.

Tågutrustningen är enklare på grund av liten tågstorlek, enkla tågsammansättningsplaner och enkelt inredda vagnar av ett fåtal typer.

Godsvagnsrörelsen slutligen är mindre betungande än vid normalspår av flera orsaker. Sålunda underlättas själva godsvagnsväxlingen genom den lättare vagnmaterielen ävensom av centralbuffertsystemet, som, särskilt på linjer, där kopplingsanordningarna utgöras av centralbuffert med självkopplande hake, medger en något snabbare och mera riskfri sammankoppling. Vidare taga smalspårsvagnarna på grund av sin mindre längd mindre utrymme vid kajer, de äro utrustade med färre och lätthanterligare stöttor m. fl. tillbehör och äro lättare att flytta utan lok. Presenningarna äro mindre och lättare att hantera än vid normalspår. Slutligen är vagnredovisningen mindre invecklad vid smalspårsbanorna, enär antalet vagn typer där är ringa och vagnsamtrafiken obetydlig samt lättare att handhava än vid normalspårsnätet. Den s. k. vagnsynartjänsten underlättas av den smalspåriga vagnmaterielens genomsnittligt enklare konstruktion och utrustning än vid normalspår.

Nu angivna förhållanden böra enligt de sakkunnigas mening föranleda, att de i poängberäkningen ingående faktorerna säkerhetstjänst, antal utgångståg, antal godsvagnar, rengöring och dylikt av personvagnar samt avsyning av godsvagnar värderas lägre, än vad som gäller för normalspåriga bandelar.

I detta hänseende vilja de sakkunniga föreslå följande.

Faktorn säkerhetstjänst.

Trafikfaktorn för säkerhetstjänsten på smalspåriga bandelar med en största tillåten hastighet för andra tåg än rälsbusståg av 60 km i timmen eller därunder föreslås värderad på så sätt

att för persontåg, som normalt består av högst 14 axlar, framförande loks axlar oräknade, samt motorvagnståg, rälsbusståg och ensamt lok beräknas poäng med hälften av de värden, som i sådant hänseende gälla vid normalspåriga linjer, och

att på smalspårslinjer av ovan angivet slag, som huvudsakligen trafikeras av rälsbussar, motorvagnar eller persontåg med högst 14 axlar, framförande loks axlar oräknade, göres endast 25 % tillägg vid station, där växelförregling helt saknas, och 10 % tillägg vid station, där växelförregling delvis saknas. Till i detta stycke omnämnda linjer kunna samtliga hittills i statsbanenätet ingående smalspåriga bandelar hänföras utom linjen Karlskrona C—Kristianstad.

På bandelar, där den föreslagna förenklade säkerhetsordningen är avsedd

att tillämpas, bortfaller dessutom det särskilda tillägg, som vid säkerhetstjänstens värdering för närvarande göres för underrättelseskyldighet enligt säkerhetsordningen, såvida särskilda »underrättelsestationer» på sätt förslaget förutsätter icke komma att finnas vid dessa bandelar.

Faktorn antal utgångståg.

I fråga om denna faktor föreslås att persontåg med högst 14 axlar, framförande loks axlar oräknade, likställes med förortståg.

Faktorn antal godsvagnar.

Med hänsyn till vad ovan anförts i fråga om godsvagnsrörelsen synes det skäligt, att antalet till- och avkopplade godsvagnar vid poängberäkningen reduceras med förslagsvis 50 %. Detta bör för vinnande av enhetlighet och enkla reduceringstal gälla alla smalspåriga bandelar. Det kan erinras, att en liknande reduktion av antalet till- och avkopplade smalspåriga vagnar är avtalad mellan järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen för tillämpning vid uppdelningen mellan olika banor av kostnaderna för gemensamt begagnande av sådana föreningsstationer, där smal- och normalspåriga bandelar ansluta. Enligt gällande klassificeringsgrunder skall enahanda reduktion jämväl företagas med antalet smalspårsvagnar, då det gäller att vid föreningsstation med smalspårig bandel fastställa stationens poängtal för antalet till- och avkopplade vagnar. Det nu föreslagna reduceringstalet, 50, utgör ett medeltal av de för föreningsstationerna gällande reduceringstalen.

Faktorerna rengöring och dylikt av personvagnar och avsyning av godsvagnar.

För dessa faktorer har, såvitt utredningen visat, poäng icke i något fall tillgodoräknats de stationer, som varit föremål för undersökning. I den mån poäng för dessa faktorer enligt gällande klassificeringsregler bör tillkomma viss station, torde även här en viss reduktion vara skälig, förslagsvis med 25 %.

Övriga faktorer.

I övrigt bör vid värderingen av trafikanstalterna vid smalspåriga bandelar hänsyn tagas till samma faktorer som då fråga är om normalspårsstationer och dessa övriga faktorer givas samma värden som vid normalspårsnätet.

Beträffande rätten för stationsföreståndare att tillgodoräkna poäng för underlydande trafikanstalt synes emellertid en viss begränsning i förhållande till nu gällande regler vara påkallad. De sakkunniga anse nämligen, att 1936 års klassificeringssystem tager alltför stor hänsyn till underlydande platser trafik. Enligt nämnda system äger överordnad station tillgodoräkna sig underlydande platser hela poängtal med undantag av poäng för postgöromål. Ett dylikt tillgodoräknande har emellertid i åtskilliga fall medfört en höjning av den överordnade stationens poängtal, som icke motsvarar stationsföreståndarens arbete med trafiken på den underlydande platsen. En ändring av grunderna för detta tillgodoräknande synes därför böra ske på så-

dant sätt, att den överordnade stationen i fråga om annan underlydande anstalt än s. k. expeditiönsställle får tillgodoräkna sig poäng allenast beträffande de faktorer, som kunna anses inverka på föreståndarens arbete och ansvar. Härvid kan skiljas mellan å ena sidan överordnade stationer, som ha inspektions- och rådgivningsskyldighet för underlydande platser och dessutom skyldighet att ombesörja deras redovisning, och å andra sidan stationer, som endast ha inspektions- och rådgivningsskyldighet beträffande dylika platser. I förra fallet bör den överordnade stationen få tillgodoräkna sig den underlydande platsens poäng för försålda biljetter, avsända och mottagna paket, il- och fraktgodsexpeditioner, personalantal och antal godsvagnar. På dessa faktorer, med undantag av personalantal, bör göras ett tillägg av 10 % enligt de allmänna klassificeringsgrunderna. Om det härigenom tillgodoräknade poängtalet icke uppgår till $\frac{1}{3}$ av den underlydande platsens totala poängtal, bör tillgodoräknanDET ske med $\frac{1}{3}$ av samma tal.

I senare fallet, d. v. s. då det gäller överordnad station, som icke är redovisningsställle, bör denna station på grund av den övervakning och rådgivning m. m., som åligger densamma gentemot den underlydande platsen, skäliken få tillgodoräkna sig $\frac{1}{3}$ av platsens hela poängtal.

I övrigt torde tillgodoräknanDET av underlydande platser — med undantag för expeditiönsställens — poängtal ej böra ske, därvid särskilt kan beträffande säkerhetstjänsten framhållas, att denna givetvis utföres på platsbefälets ansvar och utan att stationsföreståndaren kan däri direkt ingripa.

I fråga om rätt för överordnad station att tillgodoräkna sig expeditiönsställens poängtal ha de sakkunniga icke funnit skäl föreslå ändring i gällande grunder.

Slutligen bör vid smalspåriga bandelar liksom vid normalspåriga den regeln gälla, att järnvägsanstalt med poäng under 30 icke hänföres till station av klass 7 såvida icke summan av egen stations och för underlydande platser eventuellt tillgodoräknat poängtal för andra faktorer än antal tåg utgör minst 10.

Då fråga är om station med såväl smal- som normalspårsstrafik, bör smalspårsbanans andel i trafiken vid stationen värderas enligt här ovan förordade grunder.

De sakkunniga ha företagit en preliminär värdering enligt de föreslagna grunderna av anstalterna vid statens järnvägars smalspåriga bandelar. Vid denna värdering har hänsyn emellertid icke tagits till det föreståndarskap för billinje, som åligger vissa stationsföreståndare, och för vars värdering 1944 års riksdag godtagit vissa av järnvägsstyrelsen preliminärt föreslagna grunder. Resultatet framgår av bilaga 8. I sammandrag utvisar den företagna värderingen de förändringar gentemot förhållandena vid 1944 års början, som framgå av tabellen på nästa sida.

De sakkunniga vilja framhålla, att de poängtal, bilaga 8 utvisar, äro beräknade med ledning av trafiksiffror för åren 1938 respektive 1940¹ och att

¹ 1938 års siffror äro använda för U. L. B., F. J., V. T. J., V. A. H. J., Ö. V. J., K. B. J., Ö. Sm. J., M. Å. J. och K. Ts. J. 1940 års för B. K. B., Ö. Bl. J., K. V. B. J. och H. K. J.

	Antal av olika klasser den 1/1 1944	Antal i olika klasser vid tillämpning av poängtal, reducerade enligt sakkunnigas förslag
Stationer av klass 2	—	1
» » » 3	3	3
» » » 4	1	1
» » » 5	9	11
» » » 6	12	14
» » » 7	31	33
Trafikplatser, som hålla poäng för station	12	—
Nuvarande stationer, som ej hålla 25 poäng, och som därför hänförs till trafikplatser	—	5
Summa	68	68

dess siffror dessutom i fråga om vissa faktorer ha måst uppskattas, enär fullständig statistik saknats. Då poängtalén sålunda dels icke äro fullt exakta, dels omfatta tider med något större trafik än den som legat till grund för statens järnvägars övriga stationers klassindelning (1935 års trafik) vilja de sakkunniga förorda, att åtminstone de stationer, som uppvisa poängtal, vilka ligga omedelbart under eller över de tillämpade poänggränserna mellan olika stationsklasser, göras till föremål för särskild prövning innan en definitiv inplacering i klass sker av dessa stationer. Därvid bör hänsyn i förekommande fall även tagas till eventuellt föreståndarskap för billinje. Att poängtalén, trots att vissa brister vidlåda dem, anförts, har sin grund i att det ansetts lämpligt att så nära som möjligt åskådliggöra verkningarna av den av de sakkunniga föreslagna reduceringen av vissa trafikfaktorer m. m.

2. Föreståndare för trafikplatser.

Vid normalspårnätet gäller tills vidare att kontorist anlitas som föreståndare för trafikplats, där trafiken inklusive skötseln av eventuellt förekommande postgöromål normalt kräver minst två personers hela arbetstid. Vid bedömning av personalantalets storlek medräknas stationskarlar i ordinarie och icke ordinarie tjänst samt postbiträden med minst 7 timmars tjänstgöring per vardag men däremot icke eventuella vägvakter.

Trafikplatser med mindre än två helt sysselsatta befattningshavare förestås vid normalspårnätet av trafikbiträden.

De skäl, som i det föregående anförts för en lägre värdering än vid normalspår av vissa grenar av tjänsten på de klassificerade stationerna kunna även åberopas som stöd för en något lägre värdering av tjänsterna som trafikplatsföreståndare vid smalspåriga bandelar. De sakkunniga vilja fördenskull föreslå, att vid smalspåriga bandelar *kontorist* anlitas som föreståndare för trafikplats, där trafiken normalt kräver minst tre befattningshavare, att *trafikbiträde* anlitas som föreståndare, där minst två befattningshavare erfordras och

stationskarl som föreståndare, om trafikplatsen kräver mindre än två helt sysselsatta befattningshavare.

Personalantalet bör beräknas på sätt som sker vid normalspåriga bandelar.

Det nu framlagda förslaget förutsätter, att tjänsten på trafikplatsen är av den art, att manlig tjänstemannapersonal erfordras. De sakkunniga förutsätta i likhet med besparingsberedningen, att en undersökning verkställes rörande möjligheten att ersätta manliga föreståndare för enbemannade trafikplatser med kvinnliga platsvakter.

3. Föreståndare för s. k. expeditiionsställen.

I de fall då expeditiionsställen närmast äro att anse som gods- eller biljett-expeditioner, kunna vid normalspåriga bandelar gällande grunder för tillsättning av föreståndare för expeditioner i tillämpliga delar vara lämpliga även beträffande smalspårsnätet. Vid sådana expeditiionsställen åter, som närmast äro att jämföra med mindre stationer eller trafikplatser, bör av skäl som tidigare anförts en viss lägre värdering komma i fråga än vid normalspårsnätet. I sådant hänseende vilja de sakkunniga föreslå, att expeditiionsställe med minst sex mans personal erhåller *förste kontorist* som föreståndare, expeditiionsställe med 3—5 man *kontorist*, tvåbemannat expeditiionsställe, på vilket säkerhetstjänst förekommer, *trafikbiträde* samt övriga tvåbemannade även som enbemannat expeditiionsställe *stationskarl* som föreståndare; dock att om trafiken på expeditiionsställe av sistnämnda slag är av mindre omfattning, *kvinnlig platsvakt* bör kunna ifrågakomma.

Personalantalet bör beräknas på sätt som sker vid normalspåriga bandelar.

4. Stationsföreståndarexpeditioner.

Enligt de sakkunnigas mening motiverar den nuvarande trafikomfattningen vid de hittills förstatligade smalspårsbanorna icke att *underinspektors-* eller *förste stationsskrivarbefattningar* inrättas enbart för stationsföreståndarexpeditioner. I vad mån förste stationsskrivarbefattningar erfordras för andra slag av expeditioner torde följa av de regler rörande personaluppsättningen på vissa expeditioner, som i det följande förordas.

Stationsskrivare synes behöflig för biträde med mera kvalificerade göromål på stationsinspektorsexpeditionen vid Karlshamn, vilken station håller poäng för 2:a klass.

Förste kontorist bör finnas såsom stationsföreståndarens närmaste man på 3:e och 4:e klassens stationer med en sammanlagd personalstyrka i fasta turer av minst 12 man, såvida icke förste kontorist, stationsskrivare eller förste stationsskrivare, vilken förestår expedition, finnes, som kan åläggas dylikt uppdrag.

Vid beräkning av personalantalet bör, då det gäller frågan om närmaste mannens tjänsteställning, ej medräknas postbiträden samt städningspersonal och omlastningsarbetare, men däremot all annan stationsföreståndaren under-

ställd stations-, tåg- och bilpersonal i fasta turer på egen station och underlydande platser.

Kontorist bör finnas för expeditionstjänst och som stationsföreståndarens närmaste man på andra 4:e klassens stationer än de nyss nämnda samt på 5:e och 6:e klassens stationer, när den sammanlagda personalstyrkan, beräknad på sätt nyss nämnts, uppgår till 6 man.

Trafikbiträde bör för motsvarande ändamål finnas på 5—7 klassens stationer med en sammanlagd personalstyrka, beräknad på sätt ovan sagts, om 4—5 man.

De biträden, som i övrigt kunna vara erforderliga på stationsinspektors- och tågexpeditioner vid smalspåriga bandelar, böra utgöras av *stationskarlar* eller *kontorsbiträden*. De senare böra liksom vid normalspårnätet rekryteras över *skrivbiträdesgraden*.

Beträffande de arbetsuppgifter, som på stationsföreståndarexpeditioner skulle åvila stationskarlar och kontorsbiträden hänvisas till den uppräknings av dylika uppgifter, som är gjord på sid. 98—99 i personalkommissionens betänkande del III.

Stationskarlar böra icke förekomma inom expeditionstjänsten i större antal än som kan vara erforderligt för att underhålla en normal rekrytering av den manliga expeditionspersonalen.

5. Tågklarerartjänst.

Tågklarerartjänsten vid smalspåriga bandelar bör i första hand åvila stationsföreståndarna. I de fall, då tågklarerartjänsten omspanner så stor del av dygnet eller tjänstgöringsförhållandena eljest äro sådana, att även annan tjänsteman måste anlitas som tågklarerare, bör här till, vad de hittills statsinlösta smalspårsbanorna beträffar, regelmässigt anlitas *stationskarlar*, såvida ej annan befordrad personal finnes tillgänglig, som kan påläggas denna tjänst; dock att vid Karlshamn och Ronneby tågklarerartjänsten under dagen vid nuvarande trafikförhållanden är av den omfattning, att den bör utövas av *trafikbiträden*.

I den mån trafikplatser samt håll- och lastplatser förestås av kvinnliga tjänstehavare, böra dessa i förekommande fall kunna anlitas som tågklarerare.

6. Personal för telefonväxlar och telefonexpeditioner.

Befattningshavare, som enbart är sysselsatt med samtalskoppling i telefonväxel, bör liksom vid normalspårnätet innehava *skrivbiträdes* tjänstegrad.

Om två eller flera tjänstehavare samtidigt äro behövliga för samtalskoppling i telefonväxel, bör en av de i växeln tjänstgörande fungera som vaktföreståndare, såvida icke dylikt vaktföreståndarskap lämpligen kan uppdragas åt tjänsteman, som samtidigt är vakthavande på med växeln förenad telefonexpedition. Sådan vaktföreståndare bör liksom vid normalspåriga bandelar innehava *kontorsbiträdes* tjänstegrad.

Tjänsten på telefonexpedition, d. v. s. avsändning och mottagning av telegram- och telefonmeddelanden, bör handhas av *kontorsbiträden*.

7. Biljett- och godsexpeditionstjänst.

Taxerings-, expedierings- och redovisningsförfarandet i person- och godstrafik är detsamma vid smalspåriga som vid normalspåriga bandelar. Värderingen av de för person- och godsexpeditionerna vid smalspåriga bandelar erforderliga tjänsterna bör därför ske efter samma grunder som i sådant hänseende gälla vid normalspåriga bandelar. Dessa grunder återfinnas på sidorna 107—121 i personalkommissionens betänkande, del III.

8. Vagnexpeditionstjänst.

Vid de hittills statsinlösta smalspåriga bandelarna ha de sakkunniga icke påträffat stationer med enbart smalspårsdrift, på vilka vagnomsättningen varit av sådan omfattning, att särskild vagnexpedition med för densamma avdelad personal behövt inrättas. Därest vid fortsatt förstatligande särskilda vagnexpeditioner skulle komma att i något fall erfordras, torde löneställningen för personalen vid dylika tjänsteställen böra underkastas särskild undersökning.

9. Godsmagasinstjänst.

Godsmagasinstjänsten är vid smalspåriga bandelar i stort sett av samma art som vid normalspåriga sådana. För personaluppsättningen på godsmagasin vid smalspår böra fördenskuil samma normer gälla som vid normalspåriga bandelar. Vid de hittills statsinlösta smalspårsbanorna finnas dock inga godsmagasin av sådan storleksordning, att *bangårdsmästare* är erforderlig som arbetsledare.

De regler, som vid normalspår gälla för tillsättning av stationsförmans- och trafikbiträdestjänster på godsmagasin, och som alltså skulle följas även vid smalspåriga bandelar, äro följande.

Stationsförman bör finnas som arbetsledare inom varje res-, il- eller fraktgodsmagasin, inom vilket sju man, förmannen inräknad, erfordras uteslutande för magasinstjänsten eller där för denna tjänst, om den är uppdelad på skift, på åtminstone ett av dessa skift erfordras en sammanlagd arbetsstyrka, förmannen inräknad, av fem man.

På godsmagasin eller avdelning därav, som kräver större personalstyrka, kunna två eller flera stationsförmän vara erforderliga. Antalet förmän blir då beroende på arbetets fördelning över dygnet. För bedömande i dylika fall av det behöfliga antalet förmän för skiftgång torde som allmän regel böra gälla, att stationsförman bör finnas på varje tjänstgöringsskift, på vilket den honom under övervägande delen av tjänstgöringsskiftet underställda personalstyrkan uppgår till minst fyra man. I vad mån mer än en förman kan erfordras på ett och samma tjänstgöringsskift torde få prövas från fall till fall.

Trafikbiträde bör finnas som arbetsledare inom res-, il- eller fraktgods-magasin, på vilket stationsförman icke finnes, och där minst tre man, trafikbiträdet inräknat, erfordras uteslutande för magasinistjänsten.

Vidare bör under sådant tjänstgöringsskift i magasinistjänst, på vilket stationsförman icke tjänstgör, men personalstyrkan under övervägande delen av tjänstgöringsskiftet utgör fyra man, en av dessa vara trafikbiträde med uppgift att tjänstgöra som arbetande bas.

I övrigt kunna trafikbiträden anlitas för följande uppgifter inom magasinistjänsten, nämligen som vågkarlar, godsprickare, stuvare och utläsare, de sistnämnda även benämnda pålastare, samt för handhavande på de största magasinerna av oklart gods, allt dock under förbehåll, att de för dessa sysslor utmärkande göromålen helt eller till övervägande delen utfylla vederbörande befattningshavares arbetstid. Äro göromålen av mindre omfattning än nu sagts, böra de påläggas stationskarlar. Å andra sidan böra de även, särskilt på medelstora magasin kunna, åtminstone delvis, påläggas stationsförman jämsides med andra honom tillkommande uppgifter.

10. Vagnupptagar- och kajvakttjänst.

På stationer med trafik av sådan storleksordning, att de med vagnupptagning och kajvakttjänst förenade göromålen helt eller till övervägande delen utfylla en eller flera tjänstehavares arbetstid, böra dessa erhålla *trafikbiträdes* tjänstegrad.

11. Ställverkstjänst.

Vid de hittills statsövertagna smalspårsbanorna finnas inga växel- och signalställverk. Därest sådana ställverk skulle komma att finnas vid smalspårsbanor, som framdeles kunna bli förstatligade, bör tjänsten inom sådana ställverk, om den är av sådan omfattning, att den helt eller till övervägande delen utfyller en eller flera tjänstehavares arbetstid, handhas av *trafikbiträden*.

12. Tågvägsinspektion, tågvägsklargöring och signalvakttjänst.

Därest det i något fall skulle bli behövt att på station med livlig tågrörelse, som saknar växel- och signalsäkerhetsanläggning, förordna särskild tjänsteman som tågvägsinspektör, bör denne, om hans tjänstgöringstid blir till hela eller övervägande delen utfyllt med uppgifter, som sammanhånga med tågvägsinspektionen, erhålla *trafikbiträdes* tjänstegrad.

Tjänstgöringen som tågvägsklargörare och signalvakt bör åvila *stationskarlar*.

13. Bangårds- och växlingstjänst.

Bangårds- och växlingstjänsten är vid de hittills förstatligade smalspårsbanorna icke av sådan omfattning, att den på någon plats kräver så högt underbefäl som *bangårdsmästare*.

På stationer av klass 2 och högre, där yttertjänsten i dess helhet är av sådan art och omfattning samt bangårdsförhållandena sådana, att särskild arbetsledare erfordras för dess övervakande och samordnande, samt stationsföreståndaren eller annan högre tjänsteman icke kan med tillräcklig effektivitet utöva denna övervakning, bör *stationsförman* finnas för biträde med arbetsledningen.

På grund av att växlingsarbetet på smalspårsbanorna är enklare än vid normalspårsnätet erfordras enligt de sakkunnigas mening icke i något fall *stationsförman* som ledare för självständigt arbetande växlingslag. Sådan tjänsteman kan däremot ifrågakomma som ledare för två eller flera samtidigt arbetande växlingslag.

Trafikbiträde bör finnas
dels som ledare för självständigt arbetande växlingslag om minst tre man,
dels på stationer av klass 3 och lägre där växling, godsomlastning och övrig yttertjänst äro av den omfattning, att särskild arbetsledare erfordras för denna tjänsts samordnande och övervakning samt stationsföreståndaren eller annan tjänsteman, högre än trafikbiträde, icke kan med tillräcklig effektivitet utöva denna övervakning.

14. Ordningsmanstjänst.

Där ordningsmanstjänst förekommer, bör den liksom på normalspårsnätet handhavas av *stationskarlar*.

15. Spärrvaktjänst.

Om spärrtjänst förekommer eller införes vid smalspåriga bandelar lär den närmast vara att jämföra med tjänsten i lokaltågsspärrar vid normalspåriga linjer. Spärrvaktjänsten bör därvid utföras av *stationskarlar*.

16. Lokomotor- och truckförartjänst.

Lokomotorförare böra, under förutsättning att med denna tjänstgöring förenade göromål utgöra vederbörandes huvudsakliga sysselsättning och utfylla hela eller övervägande delen av tjänstgöringstiden, innehava *trafikbiträdes* tjänstegrad, dock att där växlingstjänsten huvudsakligen avser ut-sättning och avhämtning av vagnar på lastspår, exempelvis för timmerlossningarna vid Ellenö på linjen Uddevalla—Bengtsfors, eller eljest är av enklare art, *stationskarlar* böra kunna användas som lokomotorförare.

Som truckförare böra anlitas *stationskarlar*.

17. Konduktörstjänst och tjänst som arbetsbiträde på tåg.

Tågbefälhavarnas ansvar för tågsäkerheten är vid smalspårsbanorna i stort sett av samma slag som vid normalspåriga bandelar men påverkas kvantitativt, då fråga är om trafiksvaga bandelar, av den mindre tågtätheten. På sådana trafiksvaga bandelar, där järnvägsstyrelsen bestämt, att de i säkerhetsordningens § 100 intagna säkerhetsbestämmelserna för trafikering av

trafiksvaga bandelar skola gälla, medföra dessa bestämmelser dock visst ökat ansvar för tågchefhavaren genom att denne vid tågförbigång och tågmöte på obebakad plats får påtaga sig det ansvar och de skyldigheter, som vid tågmöte eller tågförbigång på bevakad plats åvilar tågklarerare.

Konduktörspersonalens arbetsuppgifter på smalspårsbanorna röna dessutom inverkan av dessa banors mer eller mindre lokalbetonade karaktär, vilken bl. a. medfört, att personvagnsamtrafik sällan eller aldrig förekommer mellan dessa banor och att även godsvagnsamtrafiken dem emellan är obetydlig. Utländsk vagnsamtrafik saknas alldeles. Detta har i sin tur medfört, att tågsammansättnings- och godstransportplanerna kunnat göras enklare än på normalspåriga huvudlinjer. Vidare förekommer icke restaurangvagns- och sovagnstrafik. Personvagnarnas utrustning med broms, värme och belysningsanordningar m. m. är ej så invecklad som på normalspårsnätet, varför handhavandet av personvagnsmaterielen på smalspårsnätet är lättare att inlära. Detsamma gäller godsvagnsparken, som omfattar ett fåtal enkelt utrustade vagntyper. Föreskrifterna om den smalspåriga vagnmaterielens handhavande kräva fördenskull ej samma omfattande instruering av konduktörspersonalen som vid normalspåriga huvudlinjer, där bestämmelserna i statens järnvägars författningssamling nr 254, Drifttekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen, i väsentliga delar måste inläras även av konduktörspersonalen. Härtill kommer, vad de trafiksvaga linjerna beträffar, att den ringa tågstorleken och den sträckvis mycket glesa trafiken genomsnittligt medför mindre jäkt för konduktörspersonalen än på huvudlinjer.

Även på smalspårsbanor med starkare person- och godstrafik är konduktörstjänsten i regel lättare än vid normalspåriga huvudlinjer på grund av den mindre tågstorleken, ringa eller ingen vagnsamtrafik och andra förhållanden, som ha sammanhang med det avgränsade trafikområdet och smalspårsbanornas begränsade trafikkapacitet.

Vid överbäggande av dessa synpunkter ha de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att här ifrågavarande tjänster vid de smalspåriga bandelarna skäligen böra värderas något lägre än vid normalspåriga linjer med motsvarande trafik samt att dessutom viss differentiering de smalspåriga linjerna sinsemellan är motiverad på grund av dessa linjers väsentligt olika trafikbelastning.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga erinra om, att konduktörs- och tågchefhavartjänsten på normalspåriga bandelar, som av järnvägsstyrelsen prövats vara trafiksvaga, i enlighet med ett för 1930 års riksdag framlagt förslag, som av samma riksdag lämnats utan erinran, i viss utsträckning utövas av trafikbiträden.

Rörande nu ifrågavarande tjänster få de sakkunniga framlägga följande förslag. Detsamma är upprättat med ledning bl. a. av tillgänglig statistik över trafikomfattningen i andra tåg än rälsbusståg och motorvagnståg å de smalspåriga bandelar, som tillhörde statens järnvägar vid slutet av år 1943. Denna statistik innehålls i bilaga 9.

Tågmästare.

Enligt de sakkunnigas mening erbjuda icke tågen på de hittills statsinlösta smalspårsbanorna i något fall sådana uppgifter ur tågförings- och tågbefälssynpunkt, att tågmästarebefattningen är motiverad vid dessa banor.

Konduktör.

Konduktör bör finnas för tjänstgöring såsom tågbefälhavare i sådana snäll- och persontåg¹ samt lokalgodståg på smalspårig bandel med huvudlinjekaraktär, som kunna uppvisa en så livlig omsättning av resande och gods, att arbetsbiträde ständigt erfordras för handhavande i främsta rummet av medfört gods. I fråga om hittills statsövertagna smalspårsbanor uppfyllde enligt de sakkunnigas mening persontågen och lokalgodstågen å linjen Karlskrona—Kristianstad ävensom persontågen 203 och 208 på linjen Kalmar—Berga samt lokalgodstågen på samma linje vid 1943 års trafikomfattning och tidtabell detta villkor. I tågen på förstnämnda linje äger en stor omsättning av resande och gods rum till och från de å samma linje belägna städerna. Under normala tider framgår dessutom över samma linje en icke oväsentlig turisttrafik, vilken även har utländskt inslag. Tågen 203 och 208 ävensom lokalgodstågen på linjen Kalmar—Berga avveckla en trafik till och från Kalmar, som vid 1943 års trafikförhållanden var av den storleksordning, att tågen i fråga synas böra vara bemannade med konduktör som tågbefälhavare.

Trafikbiträde.

Trafikbiträde bör ifrågakomma för tjänstgöring såsom tågbefälhavare i andra tåg å smalspåriga bandelar än de, för vilka konduktör enligt vad ovan sagts skulle erfordras. På sådana kortare sträckor med svag trafik som t. ex. linjerna Mönsterås—Fagerhult och Norraryd—Kvarnamåla bör dock tågbefälhavartjänsten skäligen kunna anförtros åt stationskarlar.

Stationskarl.

Förutom för nyssnämnda uppgift såsom tågbefälhavare å kortare linjer med svag trafik bör stationskarl användas som arbetsbiträde i person- och lokalgodståg.

Kontorsvakt (biljettpojke).

I tåg, bestående av motorvagn med eller utan tillkopplad personvagn eller av rälsbuss med eller utan tillkopplad släpvagn för resande, i vilket föraren ensam icke kan nöjaktigt utföra förekommande göromål, bör biträde, lämpligen anställt såsom kontorsvakt, användas.

18. Rälsbussförartjänst.

Med anledning av en till järnvägsstyrelsen inkommen framställning om vikariatsersättning för uppehållande av rälsbussförartjänst anhöll järnvägs-

¹ För närvarande förekomma icke snälltåg på statens järnvägars smalspårsbanor.

styrelsen genom skrivelse den 27 november 1943 om personalsakkunnigas uttalande rörande rälsbussförarnas på smalspårslinjerna placering i lönegrad. I ett härom den 13 januari 1944 avgivet utlåtande förklarade sig de sakkunniga på vissa i utlåtandet närmare angivna skäl anse, att på de delar av smalspårsnätet, vilka kunde betecknas som trafiksvaga, trafikbiträden skäligen borde kunna anlitas som rälsbussförare. Å andra sidan framhöll de sakkunniga, att vissa smalspåriga bandelar uppvisade en livlig trafik och sådana trafikförhållanden i övrigt, att, om rälsbussar där förekommo, rälsbussförartjänsten icke torde vara väsentligt mindre krävande än på normalspårsnätet samt att i dylikt fall förarna jämväl borde få samma löneställning som på sistnämnda nät.

En av kommissionens ledamöter, förste förbundsordföranden S. Christiansson, var av avvikande mening och yrkade att rälsbussförarna på sådana smalspåriga bandelar, vilka kunde betecknas som trafiksvaga, borde hänföras till lönegraden A 7.

Då det var av vikt, att denna fråga snarast bleve avgjord, anhöll järnvägsstyrelsen, som biträdde majoritetens mening, i underdånig skrivelse den 25 januari 1944 att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen föreslå, att befattningen rälsbussförare bleve i den till civila avlöningsreglementet hörande tjänsteförteckningen för statens järnvägar införd jämväl i lönegrad A 6.

Över sistnämnda framställning avgav allmänna lönenämnden den 8 februari 1944 underdånigt utlåtande, i vilket lönenämnden förordade placering av rälsbussförarna vid trafiksvaga smalspåriga linjer i 7 lönegraden eller samma lönegrad, till vilken automobilförare med kvalificerade arbetsuppgifter vore hänförd. Ledamoten Ruist hade vid ärendets avgörande förklarat sig tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.

Då frågan om lönegradsplaceringen för rälsbussförarna på smalspårsbanorna sålunda för närvarande är föremål för statsmakternas prövning, ha de sakkunniga icke anledning att vidare yttra sig i denna fråga.

F. Allmänna uttalanden angående de föreslagna normernas tillämpning.

Såsom i det föregående i olika sammanhang framhållits bör befattning av visst slag inrättas endast då de uppgifter, som skulle kvalificera för befattningen, kunna beräknas komma att helt eller till övervägande delen utfylla vederbörande tjänstehavares arbetstid. På grund härav kunna fall inträffa, då befattningshavare i viss grad får fullgöra tjänstgöringstur med arbeten, som enligt de föreslagna grunderna skulle ankomma på tjänstehavare i högre grad. Sker detta i regelbunden turfördelning, kan det vara lämpligt, att vikariatsförordnande meddelas å högre tjänst för sådan tjänstgöringstur. Så kan exempelvis vara skäligt, då de högre värderade arbetena förekomma endast nattetid eller i sen eller tidig tjänstgöringstur samt det icke kan anses rimligt att tillsätta så många ordinarie befattningshavare av den högre

graden, som skulle erfordras för undvikande av alltför ofta återkommande nattjänst respektive tjänstgöring endast i den sena eller tidiga turen, därest samtliga däri deltagande skulle vara i den högre graden. Tjänstemän i lägre grad måste då ingå i altermningen, varvid vikariatsersättning lämpligen bör ifrågakomma. Å andra sidan kan det, särskilt i fråga om tågpersonalen, vara nödvändigt att i och för åstadkommande av en lämplig turfördelning i vissa fall lägga in ett eller annat tåg i turfördelningen, som ej kvalificerar för vederbörandes tjänstegrad, så att exempelvis en konduktör under utresa eller hemresa får tjänstgöra med tåg, som enligt de föreslagna normerna eljest skulle vara bemannat med trafikbiträde.

De sakkunniga ha icke ansett sig böra framlägga någon beräkning över de av dem framlagda förslagens ekonomiska innebörd. En dylik beräkning borde baseras på personalbehovet vid mera normala trafikförhållanden än de nuvarande. Förutsättningar att kunna bedöma detta behov saknas emellertid. Det torde av skäl, som förut framhållits, icke ens vara möjligt att med någon större grad av säkerhet förutsäga i vilken utsträckning smalspårsbanor kunna komma ifråga till nedläggande vid en trafiknedgång.

I de fall så ansetts lämpligt ha de sakkunniga emellertid i det föregående företagit en jämförelse mellan för närvarande befintlig och enligt de sakkunnigas förslag behövlig personaluppsättning för vissa tjänsteställen.

I handläggningen av detta utlåtande hava deltagit de sakkunnigas ordförande landshövdingen T. E. Löfgren samt ledamöterna förste trafikinspektören H. Lundqvist, förste maskiningenjören H. Butén, ordföranden i Statens järnvägars befälsförbund byråsekreteraren H. Dahlberg och förste förbundsordföranden i Svenska Järnvägsmannaförbundet S. Christiansson. Den sistnämnde har avgivit följande särskilda yttrande.

SÄRSKILT YTTRANDE.

Såsom framgår av personalsakkunnigas betänkande, har undertecknad vid behandlingen av frågan om lokpersonalens löneställning ansett, att denna personal vid förutvarande Blekinge Kustbanors huvudlinje Karlskrona—Kristianstad på grund av trafikomfattningen borde inneha samma löneställning som lokpersonalen vid normalspåriga bandelar. Enär personalsakkunnigas majoritet icke ansett sig kunna ansluta sig till denna min åsikt, får jag härmed framföra avvikande mening i denna detalj uti utredningen.

Under rubriken »Motorvagnsförare» har undertecknad ansett, att femte stycket borde erhålla följande lydelse:

»En dylik indelning av motorvagnarna i 2 klasser bör komma till stånd även vid smalspårslinjerna. Därvid bör till klass I hänföras sådana motorvagnar, vilka ha motorutrustning av tillräcklig storlek för att kunna enligt

normal tidtabell framföra en tågviikt — inberäknat motorvagnens egen viikt — av minst 50 ton.

Till klass II hänföres övriga med normala stöt- och draganordningar utrustade motorvagnar.»

Beträffande befattningen konduktör, har jag jämväl ansett, att denna befattning på förutvarande Kalmar—Berga järnväg borde bestridas av tjänsteman i 8:de lönegraden. Sakkunnigas majoritet har såtillvida delat denna min uppfattning, att den föreslagit, att konduktörstjänst i lönegrad A 8 borde förekomma i persontågen nr 203 och 208 samt i lokalgodstågen. Rent principiellt anser jag emellertid, att det icke får vara antalet medföljande personal, som skall avgöra vederbörande tjänstemans tjänsteställning, utan är det arbetsuppgifterna såsom sådana, som skola bedömas och värderas.

Med utgångspunkt från denna min åsikt vill jag framhålla, att på statens järnvägars normalspårslinjer bestrides konduktörstjänsten i många fall av endast en man, men innehar denne befattning i lönegrad A 8. Ett närliggande exempel till Kalmar—Berga järnväg kan tagas från linjen Kalmar—Emmaboda. Med åberopande av vad som sålunda framhållits får jag även i denna detalj anföra avvikande mening till den av sakkunnigas majoritet anförda.

S. Christiansson.

Jämförelse mellan lönerna i januari 1944 på A-ort till linjpersonal vid enskilda smalspåriga järnvägar, tillhörande bangrupperna II-IV och motsvarande löner vid statens järnvägar inom de befattningar, i vilka övertagen personal vanligen placeras vid statsförvärv av enskilda järnvägar.

Vid enskilda järnvägar				Vid statens järnvägar		Anmärkningar
Befattningar		Årslön inom bangrupp		Befattning och lönegrad	Årslön	
		II	III	IV		
<i>Banavdelningen.</i>						
Banvakt	{ begynnelselön slutlön	2 592 3 355	2 417 3 180	2 262 2 948	Banvakt (A 5)	{ 3 230 3 950
<i>Maskinavdelningen.</i>						
Lokförare	{ begynnelselön slutlön	3 355 4 691	3 180 4 420	2 948 3 916	Lokförare (A 10)	{ 4 130 5 007
Motorvagnsförare	{ begynnelselön slutlön	2 973 4 055	2 798 3 657	2 605 3 416	Maskinbiträde (A 6)	{ 3 407 4 130
Lokeldare	{ begynnelselön slutlön	2 783 4 055	2 608 3 657	2 434 3 370	d:o (A 6)	{ 3 407 4 130
Reparatör	{ begynnelselön slutlön	2 783 3 657	2 608 3 419	2 434 3 182	Stationskarl (A 5)	{ 3 230 3 950
Lok- och tågbiträde, stallvakt, lokputsare, vagnputsare, vagnsmörjare, vagn- och stallkarl, materialvakt	{ begynnelselön slutlön	2 592 3 355	2 417 3 180	2 262 2 948	d:o (A 5)	{ 3 230 3 950

Av de övertagna befattningarna ha här icke medtagits byråpersonal, banmästare, lokmästare, vagnmästare, verkmästare och monitörer, vilka befattningar icke förekomma i de centrala löneavtalen utan äro föremål för en växlande lönesättning.

I de här redovisade årslönerna vid enskilda järnvägar ingår dels konjunktutlägg, som beräknats till 100 kronor per år för bangrupp II, 80 kronor för bangrupp III och 60 kronor per år för bangrupp IV, dels dyrtidstillägg på summan av grundlön och konjunktutlägg med 59 % inom bangrupperna II och III och 56 % inom bangrupp IV.

I årslönerna vid SJ ingår 31 % rörligt tillägg och kristillägg.

Stationsföreståndare vid enskild järnväg åtnjuta utöver lönen förmånen av fri bostad, vilket icke är fallet vid statens järnvägar. I de här redovisade lönerna för stationsföreståndare vid enskilda järnvägar är värdet av bostadsförmånen tillagt lönerna. Det har därvid beräknats till 20 % på *begynnelselönen* å A-ort. Dyrtidstillägg är icke beräknat på bostadsvärdet.

Poängtal för bansektioner, i vilka smalspåriga bandelar ingå.

	Poängtal för utgifter 1935—1937	Banmästar- avdelningarnas poängtal ¹	Summa poäng
<i>9 bansektionen.</i>			
För normalspåriga bandelar enligt personal- kommissionens beräkning	1 201	985	2 186
Tillägg för ULB (smalspår).....	33	93	126
		Summa	2 312
<i>25 bansektionen.</i>			
För normalspåriga bandelar	342	907	1 249
Tillägg för FJ (smalspår).....	18	86	104
		Summa	1 353
<i>27 bansektionen</i>	120	432	552
<i>29 bansektionen</i>	201	676	877

¹ Reducerade poängtal för smalspårsbanor.

Den ordningsföljd mellan bansektionerna, till vilken 1938 års personalkommission kommit (sid. 188 i kommissionens betänkande, del I) är följande:

Sektioner med förste baningenjör som föreståndare	Poängtal	Sektioner med baningenjör som föreståndare	Poängtal
1 bansektionen	3 760	17 bansektionen	1 342
4 "	2 644	13 "	1 341
3 "	2 480	20 "	1 314
10 "	2 199	6 "	1 163
9 "	2 186	7 "	1 147
15 "	2 151	23 "	1 092
14 "	1 911	21 "	1 067
11 "	1 858	16 "	971
2 "	1 833		
12 "	1 681		
5 "	1 643		
8 "	1 639		
19 "	1 533		
18 "	1 490		

Bilaga 4.

tabeller, utvisande 25 och 27 maskinsektionernas ordningsföljd bland SJ övriga maskinsektioner dels med, dels utan de smalspårsbanor, som vid 1943 års slut ingingo i sektionen, ävensom en särskild smalspårssektions ordningsföljd.

Ms	Huvudort	Antal anställda juli 1942	%	Antal dragkraftsenheter juli 1942	%	Verklig kostnad 1941	%	Summa 4+6+8	Ordningsnummer	Anmärkning
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Alternativ I.										
I 5, 25 och 27 ms ingå siffror för resp. år även för de smalspårsbanor, som vid årsskiftet 1943—44 tillhörde sektionerna.										
I 28 ms ingå siffror för resp. år även för MSJ, MTRJ och HSFJ.										
1	Hagalund Ö	1 403	14·9	209	13·1	8 502	17·2	45·2	1	27, 20, 28, 25 och 13 ms:na förestås av maskiningenjörer, de övriga sektionerna av förste maskiningenjörer.
10	Malmö	1 164	12·4	237	14·8	6 053	12·2	39·4	2	
5	Göteborg	1 054	11·2	170	10·7	5 263	10·7	32·6	3	
15	Bollnäs	762	8·1	144	9·0	3 561	7·2	24·3	4	
27	Växjö	673	7·2	104	6·7	43 003	6·1	20·0	5	
19	Kiruna	627	6·7	79	5·0	3 633	7·4	19·1	6	
2	Norrköping	658	7·0	71	4·5	3 276	6·6	18·1	7	
20	Boden	511	5·4	82	5·1	3 657	7·4	17·9	8	
21	Vännäs	510	5·4	99	6·2	2 766	5·6	17·2	9	
28	Ystad	399	4·2	94	5·9	1 822	3·7	13·8	10	
25	Borås	488	4·7	83	5·2	1 951	3·9	13·8	11	
14	Ånge	441	4·7	73	4·6	2 151	4·3	13·6	12	
6	Kristinehamn	370	3·9	81	5·1	2 038	4·1	13·1	13	
13	Östersund	390	4·2	65	4·1	1 763	3·6	11·9	14	
	Summa	9 400	100	1 591	100	49 439	100	300	—	
Alternativ II.										
Ur 27 ms siffror enligt alternativ I äro siffrorna för de smalspåriga bandelarna utbrutna.										
Dessa bandelar upptagas här nedan som en särskild smalspårssektion.										
1	Hagalund Ö	1 403	14·9	209	13·1	8 502	17·2	45·2	1	Med stöd av den verkliga kostnadsfördelningen mellan 27 ms normal- och smalspåriga bandelar, har vid den fördelning på dessa bandelar, som skett i alt. II, 40 % ansetts falla på normalspår och 60 % på smalspår.
10	Malmö	1 164	12·4	237	14·8	6 053	12·2	39·4	2	
5	Göteborg	1 054	11·2	170	10·7	5 263	10·7	32·6	3	
15	Bollnäs	762	8·1	144	9·0	3 561	7·2	24·3	4	
19	Kiruna	627	6·7	79	5·0	3 633	7·4	19·1	5	
2	Norrköping	658	7·0	71	4·5	3 276	6·6	18·1	6	
20	Boden	511	5·4	82	5·1	3 657	7·4	17·9	7	
21	Vännäs	510	5·4	99	6·2	2 766	5·6	17·2	8	
28	Ystad	399	4·2	94	5·9	1 822	3·7	13·8	9	
25	Borås	488	4·7	83	5·2	1 951	3·9	13·8	10	
14	Ånge	441	4·7	73	4·6	2 151	4·3	13·6	11	
6	Kristinehamn	370	3·9	81	5·1	2 038	4·1	13·1	12	
13	Östersund	390	4·2	65	4·1	1 763	3·6	11·9	13	
	Smalspårssektion ..	370	4·0	63	4·1	1 802	3·7	11·8	14	
27	Växjö	303	3·2	41	2·6	1 201	2·4	8·2	15	
	Summa	9 400	100	1 591	100	49 439	100	300	—	
Om »smalspårssektionen» uppdelas på två, därav en, omfattande 1'067-nätet och en 0'891-nätet, visa dessa sektioner följ. siffror:										
1'067-sektionen		256	2·8	37	2·4	1 202	2·4	7·6	15	
0'891- »		114	1·2	26	1·7	600	1·3	4·2	16	

⁵ 13·0 om bandelen Falkenberg—Limmared frånräknas.

⁶ Häri 79 ånglok, som ingå med reducerat antal.

⁷ Se anm. 4.

Tabell, utvisande 27 och 29 trafiksektionernas ordningsföljd bland SJ övriga trafiksektioner enligt den värdering av dessa övriga sektioner, som 1938 års personalkommission vid SJ företagit (sid. 72 i kommissionens betänkande, del III).

Trafiksektion nr	Faktor 1		Faktor 2		Faktor 3		Exponentsumma
	Driftplatsernas sammanlagda klassificeringspoängtal (1935)		Tågakilometer i medeltal per månad (1939)		Bokförda kostnader per år (1939)		
	summa	exponenttal	antal	exponenttal	t. kr.	exponenttal	
5	9 760	98	446 000	90	6 438	65	253
10	8 833	89	253 000	51	5 338	54	194
12	6 531	66	312 000	63	3 354	34	163
3	7 004	71	252 000	51	4 005	41	163
15	4 643	47	412 000	83	2 832	29	159
24	8 412	85	—	—	6 720	68	153
9	4 426	45	378 000	76	2 957	30	¹ 151
14	4 968	50	310 000	62	3 085	31	143
4	3 612	36	395 000	80	2 561	26	142
2	4 572	46	310 000	62	3 142	32	140
1	3 414	35	374 000	76	2 366	24	135
11	4 536	46	268 000	54	2 348	24	124
25	4 518	46	212 600	42	2 214	22	² 110
21	3 150	32	282 000	57	1 795	18	107
19	2 681	27	272 000	55	1 834	19	101
6	3 581	36	148 000	30	2 203	23	89
26	3 403	34	127 000	26	1 894	19	79
20	2 298	23	186 000	38	1 386	14	75
13	2 485	25	166 000	34	1 534	16	75
29	³ 2 581	26	150 500	30	1 490	15	71
7	1 902	20	127 000	26	970	10	56
16	1 319	14	119 000	24	680	7	45
27	⁴ 1 341	14	109 000	22	746	8	44

Ann. 29, 7, 16, 27 samt den här ovan liksom av personalkommissionen ej redovisade 28 ts förestås av trafikinspektörer. De övriga sektionerna av förste trafikinspektörer.

¹ Exponentsumma 140 om poäng för ULB frånräknas.
² Exponentsumma 104 om poäng för FJ frånräknas.
³ Poängtal för 1940 års trafik.
⁴ Poängtal för 1938 års trafik.

Amn. 29, 7, 16, 27 samt den här ovan liksom av personalkommissionen ej redovisade 28 ts förestås av trafikinspektörer. De övriga sektionerna av förste trafikinspektörer.

¹ Exponentsumma 140 om poäng för ULB frånräknas.

² Exponentsumma 104 om poäng för FJ frånräknas.

³ Poängtal för 1940 års trafik.

⁴ Poängtal för 1938 års trafik.

*Bilaga 6.***Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.**

Genom Kungl. Järnvägsstyrelsens protokoll den 18 mars 1944 (dnr Dbr 612/44) hava undertecknade erhållit i uppdrag att undersöka om nuvarande poängberäkning för signalreparatörssträckor, grundad på 1938 års Personalkommissions poängtabeller, kan omändras för att bli bättre anpassad för de enklare förhållanden, som i allmänhet råda vid övertagna enskilda järnvägar, samt att inkomma med de förslag, som undersökningen föranleder.

För bedömande av detta spörsmål må först lämnas en kortfattad redogörelse för uppbyggnaden av Personalkommissionens poängtabeller. Tabellerna återfinnas i del I av Personalkommissionens betänkande, sid. 221—224.

Kommissionen har infört ett system för siffermässig gradering av signalreparatörernas sträckor i avsikt att uppnå en rättvis grund för jämförelse av sträckorna sinsemellan. På denna jämförelse är sedan reparatörspersonalens inplacering i löneskalan baserad.

De element, om utgöra grunden för den siffermässiga graderingen äro följande:

1. De faktorer hava utvalts, som anses vara mest väsentliga för bedömande av arbetet på sträckan; tabellen upptager 31 stycken olika faktorer.
2. Varje faktor har åsatts ett arbetstal, baserat på en erfarenhetsmässig uppskattning av den arbetskvantitet, som faktorn anses normalt kräva i förhållande till övriga faktorer. Arbetstalen variera mellan 0,1 och 4,0.
3. Genom multiplikation av antalet faktorer med motsvarande arbetstal och hopsummering av de sålunda erhållna produkterna erhålles ett poängtal för sträckan, benämnt sträckans arbetspoäng.
4. Arbetspoängen för sträckan skulle sålunda vara ett relativt mått på den arbetskvantitet, som erfordras för sträckans underhåll. Emellertid har Personalkommissionen ej ansett det vara rättvist att låta denna vara enbart utslagsgivande för personalens på sträckan löneställning. Arbetspoängen skulle nämligen ej taga någon hänsyn till arbetets svårighetsgrad, d. v. s. arbetets kvalitet. Kommissionen har därför gjort ett svårighetstillägg för vissa faktorer (100 % tillägg för 14 faktorer).
5. Ytterligare tillägg har gjorts för vissa sträckor med hänsyn till tät och tung trafik, nämligen 25 % tillägg på arbetspoäng och svårighetstilläggs-poäng (på 12 sträckor).

Kommissionen har grundat sin beräkning enbart på det fortvariga tillståndet på sträckan. Någon hänsyn har icke tagits till den underhållsstandard, som sträckan för tillfället har, ej heller till förekommande ombyggnader eller kompletteringar.

Då den slutliga poängsumman för en sträcka sålunda är sammansatt av arbetspoäng och vissa tillägg, är det av intresse att erhålla en överblick huru stor del sträckans arbetspoäng har i slutliga poängsumman. I bilaga härtil har därför kommissionens poängtabell uppritats grafiskt och därvid angivits dels summa poäng för varje sträcka, dels arbetspoäng. Bilagan visar att arbetspoängen för de större sträckorna ej är fullt hälften av summan, medan den för de mindre sträckorna utgör omkring tre fjärdedelar eller mindre, och däremellan någorlunda jämn övergång.

Kommissionens hela beräkningssätt grundar sig på bedömanden, ej på statistik eller andra uppmätningar. Graderingen kan därför ej anses vara byggd på säkrare grunder än att ändringar kunna tänkas och även motiveras. En säkrare grundval för arbetstalen skulle erhållas om lämpliga, representativa sträckor

gjordes till föremål för arbetsstudier enligt moderna metoder. Dylåka arbetsstudier på detta område torde emellertid vara tidskrävande.

Om det ur SJ nät skulle utväljas en grupp av banor, som ur signalteknisk synpunkt är att anse som enkla banor, är det icke möjligt att härvid taga som utgångspunkt enbart det förhållandet att banan varit enskild. Exempelvis kan linjen Stockholm—Tillberga ej anses enklare än Malmö—Ängelholm, eller Hässleholm—Hälsingborg enklare än Järna—Nyköping—Åby. Ej heller är spårvidden utslagsgivande i och för sig. Exempelvis hava ett par fällbommar samma uppgifter vid smalspår som vid normalspår och en T-semafors utformning är oberoende av spårvidden. En automatisk vägsignalanläggning vid en enkel eller smalspårig bana kan tekniskt sett vålla mer bekymmer än en dylik anläggning vid en huvudlinje. Ej heller är tillåten hastighet vid smalspår mindre än vid vissa normalspåriga banor. Utan skall en hållbar grund för utbrytning av signaltekniskt enklare banor göras, måste man gå fram över hela statsbanenätet, oavsett om banorna från början byggts som statsbanor eller som enskilda järnvägar. Exempelvis måste Inlandsbanan ur signalteknisk synpunkt anses som likvärdig eller eventuellt något enklare än f. d. enskilda banlinjen Barsebäck—Sjöbo och linjen Skövde—Karlsborg är underlägsen Klippan—Eslöv.

Vid Personalkommissionens val av faktorer och arbetstal fanns det sålunda banlinjer som vid eventuell uppdelning borde hänföras till enkla banor. I kommissionens tabeller är därför hänsyn tagen även till enklare förhållanden.

Kommissionens tilläggs-poäng för mera kvalificerade anläggningar påverka sträckor på enkla banor i ganska liten utsträckning. Sålunda blir detta tillägg enligt kommissionens tabell, sid. 224, för följande sträckor, som ligga på utpräglat enkla banor:

Sträcka	Arbetspoäng	Tilläggs-poäng	Tillägget utgör i %
231 Storuman	272	5	2
172 Hötting	124	9	7
161 Sveg	150	16	9

En beräkning, som genomförts för nuvarande reparatörsträckor på 27:e och 29:e bs, giver till resultat:

Sträcka	Arbetspoäng	Tilläggs-poäng	Tillägget utgör i %
271 Växjö	340	17,7	5
292 Karlshamn	263	13,4	5
291 Ronneby	195	14,4	7

Kommissionens tillägg för intensiv tågtrafik kan givetvis ej alls ifrågasättas för enkla banor.

Det är sålunda arbetspoängen, som är utslagsgivande för sträckornas taxering på enkla banor och tilläggs-poängen väger i allmänhet mindre än 10 %. Skulle någon sänkning i poängberäkningen göras, skulle den sålunda göras i arbetspoängen, eller ett avdrag göras på enkla banor på grund av lätthetsgrad på samma sätt som kommissionen valt svårighetstillägg för vissa faktorer.

De faktorer, som kommissionen utvalt som grundläggande för poängberäkningen, äro så många och av sådan beskaffenhet, att någon svårighet poängberäkna de nyförvärvade banorna icke föreligger. Några nya faktorer eller förtydliganden hava vi därför ej att föreslå.

Vid kommissionens fastställande av arbetstalen för de olika faktorerna togs, som redan blivit nämnt, hänsyn även till enkla banor. Säker grund förefinnes ej för en omvärdering; förutsättningen härför synes vara att en längre tids arbetsstudier visa att differentiering bör göras.

Vi kunna därför ej för närvarande föreslå någon förändring av eller utarbета särskilda arbetstal, som skulle gälla för enklare banor.

Återstår sålunda frågan om det kan vara rättvist införa ett avdrag för »enkelhet» vid värdesättningen av reparatörssträcka på enbart enkel bana. Det torde ej kunna förnekas att om en sträcka dels har låg arbetspoäng, dels är sammansatt av ensartade, enkla anläggningstyper, reparatörens arbetskunnighet ej behöver vara lika stor som om på sträckan förekomma mera invecklade apparattyper.

Det torde även kunna ifrågasättas om det är lämpligt att giva en reparatörssträcka så stor längd, som kräves för att få ett skäligt, mot reparatör eller förste reparatör svarande poängtal om det gäller enbart linjer med enkel och ensartad signalutrustning. På en lång sträcka blir resetiden en avsevärd del av den effektiva arbetstiden.

Vi föreslå därför, att om på bana med enkel signalutrustning någon sträcka ej uppnår högre summa poäng än 150, den må förestås av tjänsteman i banbiträdes ställning.

Vilka bandelar eller sträckor som skulle ifrågakomma att förestås av banbiträde, bör utrönas genom förslag från distrikten, vilka förslag sedan böra bli va föremål för enhetlig granskning.

Sammanfattning.

1. Personalkommissionens beräkningssätt bör tillämpas även på enkla banor utan förändring.

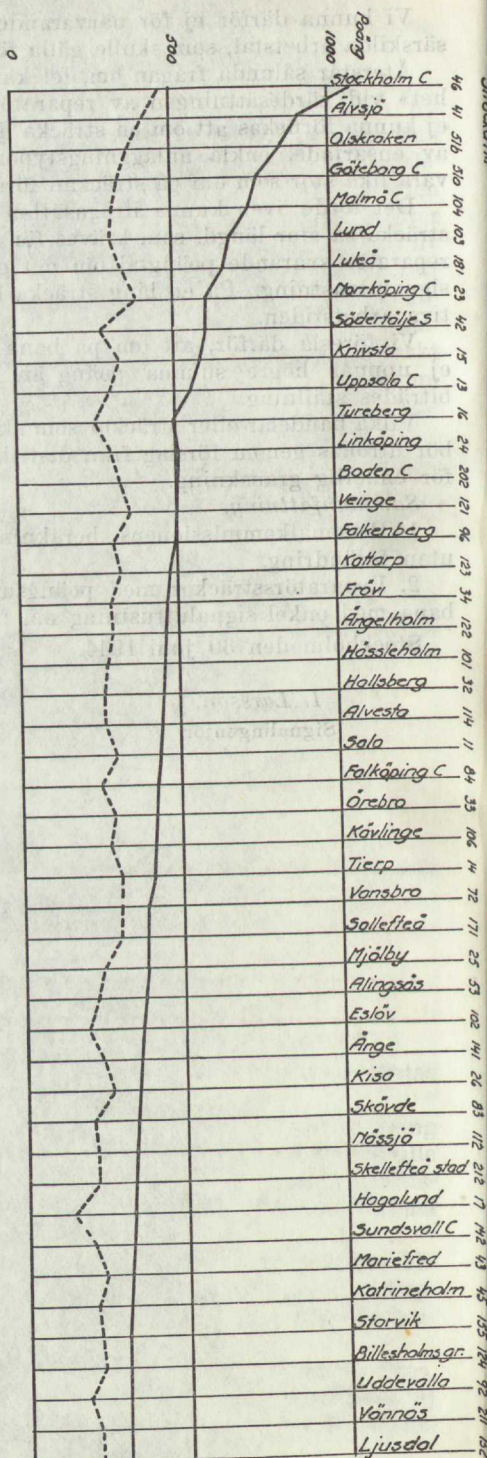
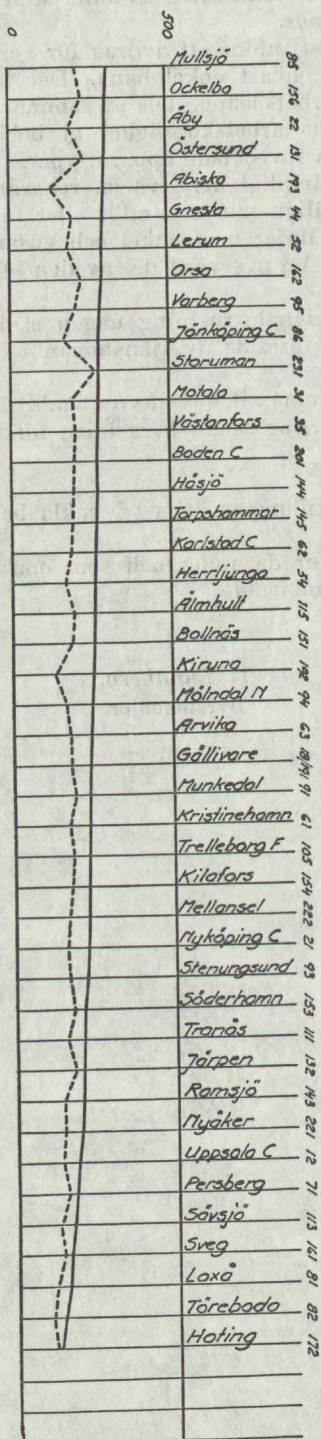
2. Reparatörssträckor med poängsumma 150 eller därunder och som omfatta bana med enkel signalutrustning må förestås av banbiträde.

Stockholm den 30 juni 1944.

I. Larsson.
Signalingenjör.

T. Lundberg.
Byråingenjör.

Summa poäng
----- Arbets -----



Grafisk framställning av 1938 års personalkommissionens
utredning ang. signalreparatörsfraktioner
Sammansedd 30 juni 1944

V. Lundberg

*Bilaga 7.***Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.**

I styrelsens protokoll den 18 mars 1944, dnr Dbr 612/44, har uppdragits åt undertecknade att — utan frångående av grundprincipen i 1938 års Personalkommissions beräkning — inkomma med förslag till komplettering och de förtydliganden i nu gällande poängtabell för telefonreparatörer, som kunna finnas vara erforderliga för ett rättvisare bedömande av de skilda sträckorna även vid de enklare förhållanden, som i allmänhet råda vid övertagna enskilda järnvägar.

Med anledning härav få undertecknade med bifogande av förslag till nytt formulär till poängtabell för beräkning av telefonreparatörernas arbetsbelastning anföra följande.

Nu gällande poängtabell.

Det av Personalkommissionen förordade beräkningssättet för värdering av telefonreparatörssträckor grundade sig på ett förslag, som utarbetats av undertecknade. Förslaget var baserat på en uppskattning av den arbetskvantitet, som de olika anläggningsdetaljerna ansågs kräva.

Förslaget syftade icke endast på att få en användbar norm för värdesättningen av de olika sträckorna sinsemellan utan avsåg även att siffermässigt kunna få fram ett uttryck på bottenbehovet av personal för underhållet.

Poängtabellen kan synas vara väl detaljerad och omständlig. För att försvara beräkningssättet anföres här nedan vad därom utsades i vårt förslag till kommissionen:

»För att bedöma arbetsbördan erfordras i första hand att rätt urskilja förekommande anläggningars karaktäristiska element och att värdesätta dessa i lämplig enhet. Säkerheten av beräkningen är beroende av att ett tillräckligt antal detaljer urväljas och riktigt taxeras. Då anläggningarna äro av väsentligt olika art och omfattning även inom samma bansektion, måste beräkningsmetoden vara så utformad, att jämförbara storheter erhållas. Dessa krav kunna icke rättvist tillgodoses på annat sätt än genom en relativt minutiös analys av arbetskvantiteterna.»

Förhållandena äro enahanda nu, som vid förslagets avlämnande, nämligen att järnvägstelefonnätet uppvisar en mångfald olika telefonsystem och att utföringsformerna lösts på olika sätt även inom samma distrikt. Rationalisering och standardisering enligt telefonkommitténs rekommendationer har ännu ej hunnit genomföras.

Sedan telefonnätet vunnit stadga och likformighet enligt telefonkommitténs rekommendationer, kan beräkningssättet säkerligen göras enklare och mer överskådligt.

Helt naturligt kan en värdering av detta slag icke göras fullständig och felfri. Den använda terminologien kan, såsom ock visat sig vara fallet, feltolkas av de olika uppgiftslämnarna och fordras därför, att tabellerna granskas av telegrafingenjören innan de läggas till grund för värdesättningen av reparatörssträckorna.

I vår uppgift till kommissionen omnämndes även, att en viss tänjbarhet borde vid prövningen tillmätas resultatet beroende bl. a. på lokala förhållanden, och att det mycket väl kunde tänkas, att en annan kvalitetsvärdering och arbetskvantitetsbedömning måste tillämpas i den mån nya erfarenheter vunnos.

Då vi nu satts i tillfälle att se över det ursprungliga förslaget i syfte att få detta användbart även för övertagna enskilda banor, såväl normalspåriga som smalspåriga, avbördas vi oss ett alltmör kännbart behov att utan frångående av beräkningens grundprincip få korrigera vissa detaljer i gällande tabell, som icke visat sig kunna bestå inför en under årens lopp vidgad erfarenhet.

Vidtagna kompletteringar, förtydliganden och korrigeringar.

I syfte att undvika feltolkningar hava vi i det nya formuläret företagit vissa ändringar av terminologien. Vidare hava medtagits och taxerats anordningar, som tagits i användning efter vårt ursprungliga förslag. För blankledningar, automatväxlar och telefonförstärkare hava av nedan anförda skäl mera omfattande korrigeringar föreslagits, vilka beträffande blankledningar resultera i ökad men för automatväxlar och telefonförstärkare i regel betyda minskad arbetskvantitet. Värdesiffrorna och dagsverksbehovet för starkströmsanläggningar hava justerats. Slutligen har föreslagits ett visst tillägg å dagverksbehovet för mindre goda kommunikationer.

a) Blankledningar.

Enligt nu gällande tabell är arbetskvantiteten en linjär funktion av antalet trådar. Enligt erfarenheten är emellertid arbetskvantiteten större per tråd vid minskat tråddantal. Av formserien kurvor, som taga hänsyn härtill, hava vi utvalt den å formulärets bilaga A visade, som representerar

$$D = 0.2 \cdot k \cdot \sqrt[3]{n^2}$$

där D = erforderliga dagsverken per bankm och år, k = den i nedanstående föreslagna åskfaktorn och n = tråddantalet på stolplinen.

I tabellen har ingen skillnad gjorts mellan banägda och telegrafverkets stolpliner. För banägda stolpliner har nämligen i det följande föreslagits ett särskilt tillägg för underhållet av stolparna.

Den nyssnämnda åskfaktorn avser att representera det ökade arbete, som de oftare uppträdande åskvädren i landets södra delar förorsaka gentemot övre Norrland. Åskväderfrekvensen avtager nämligen med stigande breddgrad. Blankledningar äro som bekant synnerligen känsliga för s. k. indirekta överspänningar, varmed förstås fenomen, som uppstå då en blix, som ej träffar ledningen, utlöser på ledningen bundna elektriska laddningar. Med kännedom om de skadliga verkningar, som åskvädren i regel medföra å till ledningarna anslutna apparater och kablar, är rättvist, att skiljaktigheten beträffande åskfrekvensen i olika landsändar även får sitt uttryck i poängtabellen.

I av Meteorologiska Centralanstalten utgivet »Bihang I till meteorologiska iakttagelser i Sverige, vol. 57, 1915» har professor Hamberg lämnat redogörelse över åskdagarnas frekvens i Sverige 1730—1915. Av det omfattande observationsmaterialet har framgått att medeltalet åskdagar på Sveriges fastland 1878—1914 utgjort för

Norrland	7,23 pr år
Svealand	11,13 » »
Götaland	13,08 » »

med maximum (16 dagar/år) i sydvästra Götaland.

För att få ur järnvägssynpunkt mera naturliga områden har landet uppdelats i följande delar:

- Åskområde I: Området norr om bandelen Sundsvall—Ånge—Storlien.
 » II: Området mellan bandelen Sundsvall—Ånge—Storlien och bandelen Stockholm—Hallsberg—Göteborg.
 » III: Området söder om bandelen Stockholm—Hallsberg—Göteborg.

Av Hambergs avhandling har beräknats medeltalet åskdagar per år till för

Åskområde I:	7,39 dagar
» II:	10,10 »
» III:	12,87 »

Den av åskvädren ökade arbetsbelastningen per bankm inom åskområde II respektive III gentemot åskområde I har taxerats till 10 % respektive 20 % ehuru vi äro medvetna om, att dessa siffror under åskrika år äro väl låga. I ekvationen för arbetsbelastningen är åskfaktorn k således för

åskområde	I:	.....	= 1,0
»	II:	.....	= 1,1
»	III:	.....	= 1,2

I och med införandet av en faktor för värdesättning av skador från fenomen, som utgöra force majeure, förvänta vi den invändningen bl. a., att de vidrigare snöförhållandena i Norrland även borde ha beaktats. Nu förhåller det sig emellertid så, att trådarnas snöbeläggning i landets södra del samt vid kustlinjerna ofta består av isbark, som under vidriga temperaturförhållanden kan förorsaka större skador eller är svårare att avlägsna än den mera porösa beläggningen å ledningarna i Norrland.

Vid banägda (»egna») stolplinjer bör eftersträvas, dels att bringa stolplinjerna i sådant fortfarighetstillstånd, att linjebesiktning (stolpbyte, trådregering och trådbyte m. m.) icke behöver företagas oftare än vart 4:e år, dels att för sådan linjebesiktning använda utbildade banarbetare, ej ingående i telefonreparatörspersonalen. Härigenom skulle sistnämnda personal avlastas. Då emellertid ett sådant tillvägagångssätt ännu blott genomförts på ett fåtal linjer, måste poängtabellen tills vidare även upptaga den ökade arbetsbelastning, som banägda stolplinjer medföra för reparatörspersonalen, nämligen utprickning av stolpar, övervakning av utbytet, överflyttning till de nya stolparna av befintliga ledningar, omkilningar m. m. Detta arbete ha vi därför medtagit såsom en särskild post i formulärförslaget.

b) Automatväxlar, förstärkarstationer och bärfrekvensförbindelser.

Gällande poängtabell redovisar arbetsbelastningen som en linjär funktion av antalet anknytningar respektive förstärkarenheter. Det har visat sig att detta betraktelsesätt lämnar för höga värden vid stora växel- respektive förstärkarstationer och i sådana fall, där ett flertal automatväxlar äro uppsatta på samma ort, samt för låga värden vid små växlar och förstärkarstationer.

Tillförlitlig underhållsstatistik inom detta område saknas vid statens järnvägar. Enligt vår hittillsvarande erfarenhet synes man emellertid kunna få en god uppfattning om arbetsbelastningen vid automatväxlar av ekvationen

$$D = 10 \sqrt{N}$$

där D = antalet dagsverken per år och N = antalet anknytningar.

Vid flera från varandra skilda eller med föreningslinjer förbundna automatväxlar å samma ort skall N betyda sammanlagda antalet anknytningar, som växlarna representera.

För underlättandet av beräkningarna är ekvationen grafiskt åskådliggjord å bilaga B till formuläret.

Förstärkarstationer provas enligt hittillsvarande kutym varje söckendag genom tal- och signalprov. Denna undersökning av ledningarna och stationerna drager i medeltal cirka 1 timme per station och dag. Provingen representerar under året cirka 300 timmar = 38 dagsverken. Dessutom åtgår för allmän tillsyn och övriga prov i medeltal cirka 1,5 timme per månad = 18 tim/år = 2,25 eller avrundat 2,5 dagsv/år för förstärkarenhet. Arbetsbelastningen å en förstärkarstation kan således uttryckas på följande sätt:

$$D = 38 + 2,5 \cdot N$$

där D = antalet erforderliga dagsverken per år och N = antalet förstärkarenheter.

För bärfrekvensförbindelser hava några dagliga rutinprov hittills icke föreskrivits men dylika torde bliva erforderliga för att förbindelserna skola bliva tillförlitliga. I så fall måste det nu upptagna dagsverksbehovet per enhet ökas.

Projekterade mångkanalsförbindelser ha ännu ej levererats, varför vi ej kunnat taxera dessas arbetsbehov.

c) Tillägg på grund av mindre goda kommunikationer.

Arbetsbelastningen på grund av felavhjälpning och revisioner är en funktion av antalet från reparatörens stationeringsort utgående tågpar med uppehåll vid driftplatserna. Å vissa linjer äro tåglägenheterna sådana, att reparatören vid felavhjälpning m. m. måste vara borta hela dagen eller icke kan hemresa samma dag. Det är ej möjligt, att för varje bansträcka uträkna det ungefärliga antalet dagsverken, som tillkomma för försvårade kommunikationer. Vi ha stannat vid förslaget, att giva dagsverksbehovet å B-linjer och C-linjer ett extra tillägg av 3 dagsverken per banmil, som sträckan omfattar. Bemärkas bör, att tillägget icke inverkar på sträckornas värdering utan endast på personalantalet för underhållet.

I detta sammanhang kunna vi icke underlåta, att ånyo erinra om det gamla önskemålet, att reparatörerna vid trafiksvaga bandelar tilldelas motordressiner, varigenom skulle erhållas besparing av arbetstid och tidvinst vid felavhjälpningar till förmån bl. a. för telefontrafiken.

Poängtabellens tillämpning på olika bandelar.

Det nya formuläret är så detaljerat, att det tills vidare kan användas för varje bana, således även smalspåriga och trafiksvaga. Formuläret bör, rätt tolkat och tillämpat, i brist på verklig underhållsstatistik enligt vår mening lämna en framkomlig väg vid bedömandet av dels arbetsbelastningen, dels värdet av de olika reparatörssträckorna sinsemellan. Detta utesluter givetvis icke möjligheten att korrigeringar kunna behöva vidtagas i den mån erfarenheterna vidgas, tillförlitlig underhållsstatistik eller arbetsstudier införas.

Vi kunna icke anse, att de trafiksvaga eller smalspåriga banornas svagströms- och starkströmsanläggningar skola värderas på annat sätt än vid övriga statsbanor. Å förstnämnda banor finnas nämligen eller komma för att möjliggöra rationalisering och förenkling av driften och förvaltningsorganisationen att byggas anläggningar av samma tekniska utförande, som å övriga banor, ehuru måhända av mindre omfång. Det bör icke vara storleken av befintliga anläggningar, som uteslutande bestämmer reparatörspersonalens kompetens och därmed tjänsteställning. Avvägning bör enligt Personalkommissionens riktlinjer ske även i förhållande till i anläggningarna ingående elements svårighetsgrad. Några sakliga skäl finnas icke för en differentiering av värdebedömningen. Samtliga banor kunna och böra därför behandlas efter enahanda normer.

Borås den 7 juli 1944.

Stockholm den 8 juli 1944.

E. Bååth.
Telegrafingenjör.

K. Loggert.
Telegrafingenjör.

Telefonreparatörernas arbetsbelastning exkl. förändrings- och nyanläggningsarbeten.

Reparatörssträcka nr omfattande:

Bansektion

Antal bankm & A-linje

” ” ” B-linje

” ” ” C-linje S:ma bankm.....

Uppgifterna avse förhållandet

Värde- siffra	Anläggningsdetaljer (faktorer)	Enhet	Antal enheter st.	Dags- verken per enhet och år st.	Summa dagsverken per år st.	Arbets- poäng (kolumn 1 x kolumn 6)
1	2	3	4	5	6	7
	<i>A. Svagströmsanläggningar.</i>					
8	1. Kabelledningar & elektrisk bana:	bankm		0.5		
	huvudkablar	”		0.5		
	lokalkablar	”				
2	2. Blankledningar:					
	a) ledningsunderhåll (n = antal trå-					
	dar) (anm. 2):					
	åskområde I.....	”		$0.2 \cdot n^{2/3}$		
	” II.....	”		$0.22 \cdot n^{2/3}$		
	” III.....	”		$0.24 \cdot n^{2/3}$		
1	b) stolpunderhåll	”		0.4		
8	c) inledningskablar	st.		2		
8	d) lokalkablar	bankm		0.5		
6	3. Manuella växlar:					
	a) utan samband med automatväxel:					
	fjärr- och etappledningar	st.		1		
	rikstelefonledningar	”		1		
	lokalledningar	”		1		
14	snörpar	”		1		
	b) förmedlingsbord till automat-					
	växel:					
	centralledningar ICL	”		1		
	fjärr- och etappledningar	”		1		
	lokalledningar (ej automatanknyt-					
	ningarnas bordsmultipelfält)	”		1		
	beställnings- eller telefonistlinjer	”		1		
	snörpar	”		1		
6	c) snörförstärkareväxlar:					
	fjärrledningar	”		1		
	snörpar	”		1		
	4. Svarts- och växlingsanordningar vid					
	driftplatser och driftcentraler:					
6	växlar (mindre)	”		2		
3	kopplingslådor, linjetagare	”		1		
8	ledningstagare, manuella	”		2		
14	” , halvautomatiska	”		5		
14	” , helautomatiska	”		5		
	5. Automatväxlar:					
14	stationsväxlar OV 1200	”		4		
13	OL 12, OL 15, OL 20, OL 35 ..	”		5		
16	OL 45, OL 46 (anm. 3):					
	anknytningar = N = st.	växel		$10 \cdot N^{1/2}$		
	snörlinjer	st.		2		
	Transport	—	—	—		

Värde- siffra	Anläggningsdetaljer (faktorer)	Enhet	Antal enheter st.	Dags- verken per enhet och år st.	Summa dagsverken per år st.	Arbets- poäng (kolumn 1 × kolumn 6)
1	2	3	4	5	6	7
17	Transport OL 500, OL 550, XY (anm. 3): anknytningar = N = st.	—	—	—		
20	snörlinjer st.	växel st.		$10 \cdot N^{1/2}$ 2		
16	OS (anm. 3): anknytningar = N = st.	växel st.		$10 \cdot N^{1/2}$ 1		
	centralledningar UCL st.	»		2		
	snörlinjer st.	»				
16	6. Anordningar i samband med auto- matväxlar: långlinjeöverdrag (lokallinjer med mellankopplingsreläer).....	»		0·2		
	föreningsutrustningar mellan automatväxel och:					
	a) automatväxel.....	»		2		
	b) manuell växel.....	»		2		
	c) selektorledningar (SFA).....	»		2		
9	7. Selektorledningar: a) Western (Standard) El. Co: huvudstationsväljare jämte nyckelskåp.....	»		2		
16	selektorer.....	»		0·2		
	b) L. M. E: ledningsutrustningar å kabel- ledningar:					
	A (LUA, SLUA).....	»		5		
	B (LUB, SLUB).....	»		2		
	ledningsutrustningar å blank- ledningar:					
	A (LUA, SLUA).....	»		7		
	B (LUB, SLUB).....	»		4		
	pref.-utrustningar SPA, SPB..	»		2		
	förbindelseutrustningar SFM	»		2		
	utrustningar för centraliserat anrop.....	»		2		
	tågledareutrustningar.....	»		2		
	selektorer och fördröjnings- reläer:					
	å kabelledningar.....	»		0·3		
	» blankledningar.....	»		0·5		
3	8. Telefonposter å linjen.....	»		0·3		
3	9. Ban- och bangårdstelefoner: telefonställen.....	»		0·5		
3	10. Signaltelefoner: telefonställen.....	»		0·5		
4	11. Telefonapparater: automat-.....	»		0·3		
	induktor-.....	»		0·4		
	selektor-.....	»		0·3		
	signal-.....	»		0·5		
	självväljare-.....	»		0·3		
	transportabla.....	»		0·5		
10	12. Chefstelefoner (snabbtelefon): huvudapparater.....	»		3		
	biapparater.....	»		0·2		
	Transport	—	—	—		

Värde- siffra	Anläggningsdetaljer (faktorer)	Enhet	Antal enheter st.	Dags- verken per enhet och år st.	Summa dagsverken per år st.	Arbets- poäng (kolumn 1 × kolumn 6)
1	2	3	4	5	6	7
	Transport	—	—	—		
18	13. Telefonförstärkarestationer: förstärkareenheter = N = .. st. landsledningsöverdrag	station st.		38 + 2,5 N 2		
20	14. Bärfrekvensförbindelser: enkanals-..... stationsfilter	stativ st.		10 0,5		
3	15. Telegrafförbindelser: telegrafapparater	»		1		
	telegraföverdrag	»		1		
18	16. Radiotelefon- och radiotelegrafsta- tioner & färjor	»		15		
18	17. Mistsignaleringsanläggningar	»		20		
18	18. Pejlingsanläggningar	»		15		
6	19. Impulsuranläggningar: huvudur	»		4		
	sekundärur	»		0,2		
	mellanreläer	»		0,2		
12	20. Högtalareanläggningar: sändare	»		5		
	extra mikrofonplatser	»		2		
	högtalare.....	»		0,2		
5	21. Hotellsignaleringsanläggningar, upptagetsignaleringsanläggning- ar och ringledningar: ljussignaler (signalställen).....	»		0,3		
	ringsignaler(").....	»		0,15		
	brandalarmklockor	»		0,5		
5	22. Automatiska brandalarmanlägg- ningar: sektioner	»		0,5		
5	23. Tjuvalarmanläggningar: larmslingor	»		1		
2	24. Luftskyddslarmanläggningar: lokalmanövrerade siréner, signal- horn, tyfoner	»		0,5		
3	tyfonaggregat anslutna till luft- skyddslarmcentral	»		1		
	Summa	—	—	—		
8	B. Biljettmaskiner.					
10	1. Snabbtryckare: celler	st.		0,3		
	2. Luckmaskiner: tryckslädar	»		20		
10	klichéer	tusen		7		
	relationsräkneverk	st.		3		
	3. Samtryckmaskiner: tryckslädar	»		20		
5	klichéer	tusen		7		
6	relationsräkneverk	st.		3		
	4. Resebiljettautomater	»		5		
	5. Perrongbiljettautomater	»		6		
	Summa	—	—	—		

Värde-siffra	Anläggningsdetaljer (faktorer)	Enhet	Antal enheter st.	Dags- verken per enhet och år st.	Summa dagsverken per år st.	Arbets- poäng (kolumn 1 × kolumn 6)
1	2	3	4	5	6	7
	<i>C. Starkströmsanläggningar.</i>					
8	1. Belysningsanläggningar:					
	bangårds- och plattformslampor	st.		0 3		
	inklusive ledningar	"		0 1		
	ljuspunkter i tjänstelokaler	"		1		
	elektriska kopplingsur	"		0 5		
	bostadslägenheter	"				
	hotell:					
	resanderum	"		0 3		
	nödbelysningslampor	"		0 1		
	2. Småkraftanläggningar:					
10	transformatorer	"		0 5		
10	omformare	"		2		
10	likriktare för telefonanläggningar	"		0 5		
10	" " plattformsvagnar ..	"		5		
10	" " handsignallyktor ..	"		3		
10	motorer inklusive manöverdon ..	"		1		
10	plattformsvagnar elektriska	"		12		
8	högspänningsledningar	trådkm		0 3		
8	lågspänningsledningar (exklusive bangårdsbelysning) såsom led- ningar till bostadshus, stations- hus, pumpstationer, semafor- och bomlyktor m. m.	"		1		
	Summa	—	—	—		

Sammanställning:

	Dagsverken per år	Arbetspoäng
A. Svagströmsanläggningar		
B. Biljettmaskiner		
C. Starkströmsanläggningar		
Summa		
Tillägg för B- och C-linje	mil × 3	—
Summa		

Erforderlig reparatörspersonal för underhåll

$$= \frac{\text{dagsverken per år}}{275} = \dots\dots\dots \text{man.}$$

Anm. 1. Endast befintliga i drift varande organ och anläggningar redovisas, således med-
tagas ej outnyttjade organ i befintliga anläggningar eller beslutade eller under
utförande varande anläggningar.

Anm. 2. Åskmråde I = området norr om bandelen Sundsvall—Ånge—Storlien.
" II = " mellan bandelarna Sundsvall—Ånge—Storlien och Stock-
holm—Hallsberg—Göteborg.

" III = söder om bandelen Stockholm—Hallsberg—Göteborg.

Dagsverkstalet framgår av kurvorna å bil. A.

Anm. 3. Vid flera från varandra skilda eller med föreningslinjer förbundna automatväxlar
å samma ort betyder N sammanlagda antalet anknytningar, som växlarna repre-
sentera.

Dagsverkstalet framgår av kurvan å bil. B.

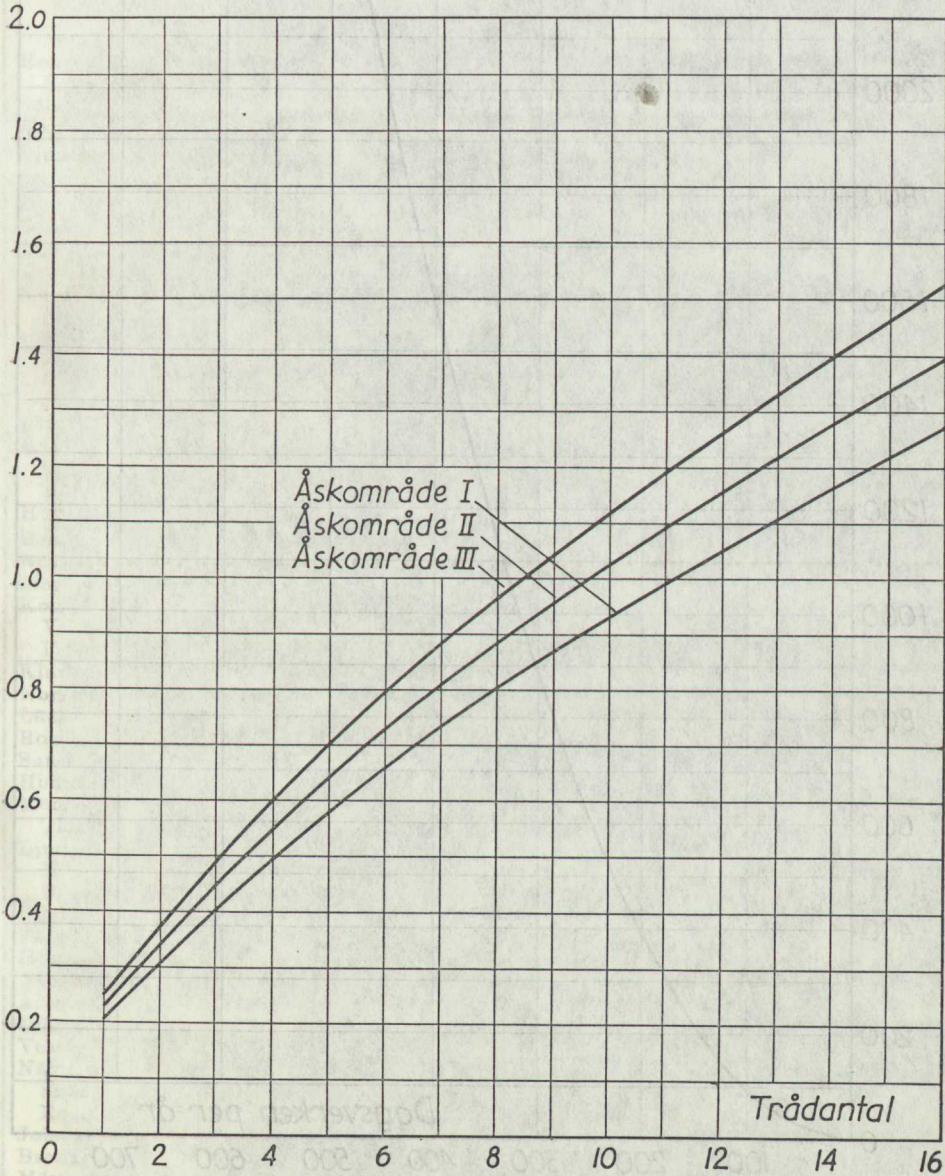
8.118

Sambandet

Bil.A

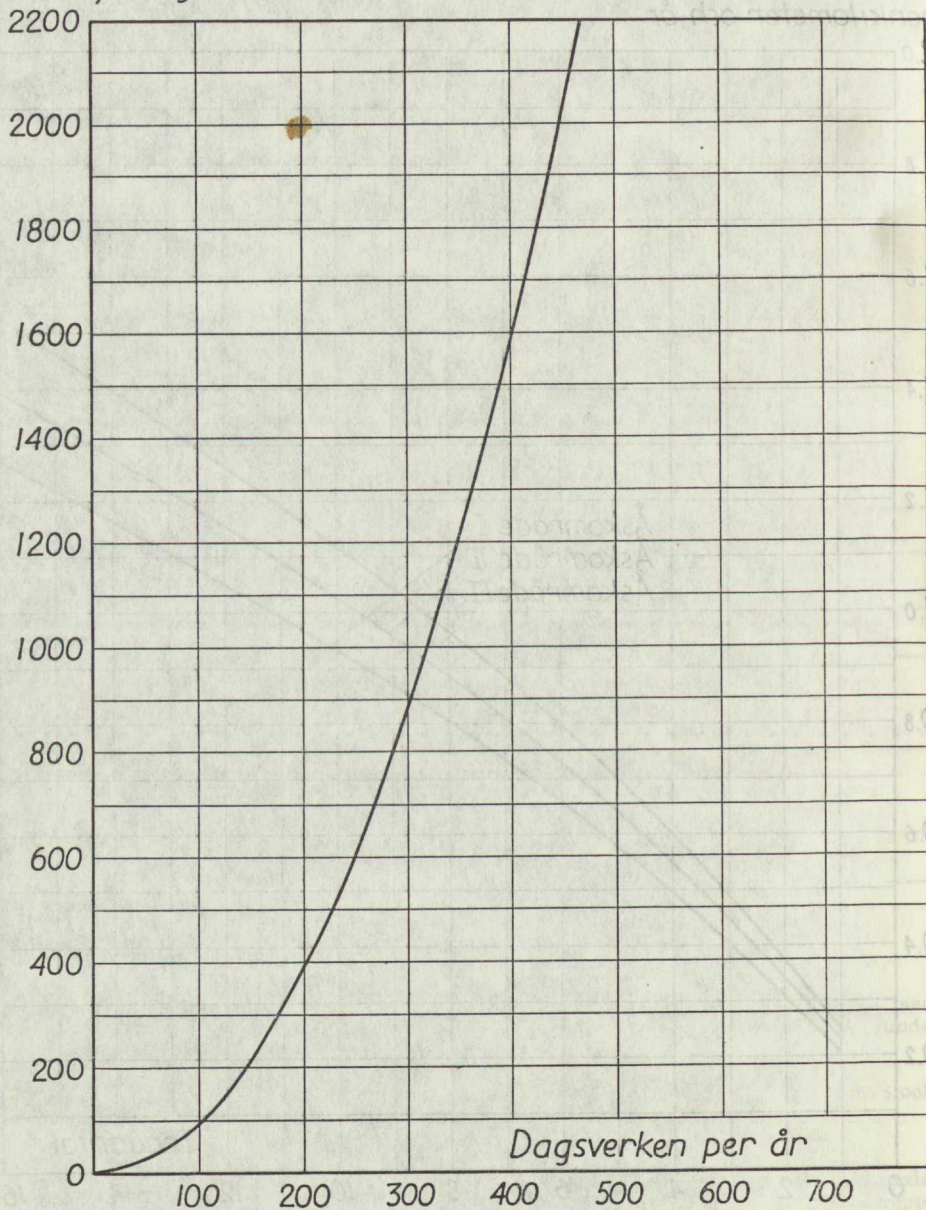
mellan trådantalet på en stolplinje och för ledningsunderhållet erforderliga dagsverken per bankilometer och år

Dagsverken per
bankilometer och år



Sambandet
mellan antalet anknytningar till en automatväxel
och för underhållet erforderliga dagsverken
per år

Anknytningar



Poängtal för trafikanstalterna vid de smalspåriga bandelar, som den 1 januari 1944 tillhörde SJ.

1. Klassificerade stationer samt andra trafikanstalter med minst 25 reducerade poäng, varav minst 10 poäng för andra faktorer än »antal tåg».

Stationer (och underlydande platser)	Reducerat poängtal	Klass		Anm.
		f. n.	efter reducerat poängtal	
Ronneby	210			
Ronnebyredd ¹	6)	3	3	
Sölvesborg	244	3	3	
Karlshamn	318	3	2	
Ljungby	157	4	3	
Billingsfors	50	5	5	
Djupadal + Kallinge	64	5	5	
Bromölla	72	5	5	
Tingsryd	59	5	5	
Torsås	117	5	4	
Virserum	55)			
Mosstorp	4			
Hjortöström	1	5	5	
Hultarp	1			
Flaten	2			
Ödhult	2)			
Blomstermåla	49	5	6	
Ruda	67)			
Sinnerskog	4	5	5	
Basthult	1)			
Högsby	44	5	6	
Bengtsfors V	42	6	6	
Bräkne-Hoby	47	6	6	
Mörå	48	6	6	
Konga	47)			
Vermanshult	2	6	5	
Fagerfors	3)			
Klavreström	37	6	6	
Norrhult	36	6	7	
Läckeby	32	6	7	
Rockneby	32	6	7	
Sandbäckshult	51	6	5	
Hohultslätt	39	6	6	
Mönsterås	45)			
Tålebo	3)	6	6	
Ljungbyholm	48)			
Hossmo	2	6	5	
Rinkabyholm	1)			
Ödeborg	25	7	7	
Färgelanda	32	7	7	
Högsäter	28	7	7	
Åxelfors	42	7	6	
Älvsered	32	7	7	
Ullared	40	7	6	
Vessigebro	24	7	tpl	
Nättraby	45)			
Skärva	3	7	5	
Rosenholm	4)			
Johannishus	32	7	7	
Bredåkra	44	7	6	
Märserum	25)			
Elisberg	2	7	7	
Sandbäck	53)			
Ryedal	4)	7	5	

¹ Platsen är självständig i redovisningshänseende.

Stationer (och underlydande platser)	Reducerat poängtal	Klass		Anm.
		f. n.	efter reducerat poängtal	
Fjälkinge.....	33	7	7	
Hallabro.....	30	7	7	
Hällevik.....	28}	7	7	
Listershuvud.....	1}			
Ingelstad.....	24}	7	7	
Tegnaby.....	1}			
Asarum.....	22}	7	7	
Gungvala.....	3}			
Svängsta.....	32	7	7	
Hemsjö.....	25	7	7	
Fridafors.....	24	7	tpl	
Ryd.....	31}	7	6	
Norråryd ¹	12}			
Bolmen.....	26	7	7	
Urshult.....	45	7	6	
Rottne.....	22	7	tpl	
Braås.....	25}	7	7	
Sandreda.....	2}			
Lenhovda.....	31	7	7	
Älghultsby.....	41	7	6	
Förlösa.....	23}	7	tpl	
Klückeberga.....	1}			
Älem.....	27}	7	7	
Haraldsmåla.....	3}			
Vassmolösa.....	33	7	7	
Söderåkra.....	24	7	tpl	
Överlida.....	28	tpl	7	
Kullåkra.....	32	tpl	7	
Gualöv.....	32	tpl	7	
Bäckaskog.....	36	tpl	7	
Kvarnamåla.....	32	tpl	7	
Lyckeby.....	25	tpl	7	
Brittatorp.....	30}			
Värendseke.....	1}			
Dädesjö.....	3}	tpl	7	
Näsbykulla.....	1}			
Fliseryd.....	25	tpl	7	
Fröseke.....	28}	tpl	7	
Rydefors.....	1}			
Skoghult.....	26}			
Fröskelås.....	3}	tpl	7	
Allgunnen.....	3}			
Grönlid.....	1}			
Grönskåra.....	20}			
Kråksmåla.....	3}	tpl	7	
Flatehult.....	3}			
Björkedal.....	2}			
Fågelmara.....	26	hlp	7	

¹ Platsen är självständig i redovisningshänseende.

Sammandrag.		Verkligt antal f. n. i olika klasser	Antal i olika klasser enl. reducerad poäng
Stationer av klass 2.....	—	1	
" " " 3.....	3	3	
" " " 4.....	1	1	
" " " 5.....	9	11	
" " " 6.....	12	14	
" " " 7.....	31	33	
Trafikplatser, som hålla poäng för station.....	12	—	
Stationer, som ej hålla 25 poäng och därför hän- förs till trafikplatser.....	—	5	
Summa.....	68	68	

2. Trafikplatser med undantag av dem som hålla poäng för station.

	Bemanning	Reducerat poängtal	
Vekerum	1 stk	25)	Endast 8 andra poäng än »tåg».
Horsaryd	1 plv	3)	
Gammalstorp	1 stk	26	Endast 9 andra poäng än »tåg».
Trensum	1 tb, 1 stk	26	
Gustavstorp	2 stk	25	Endast 7 andra poäng än »tåg».
Ellenö	1 tb, 1 stk	24	
Jämsjöslätt	1 knt, 2 stk, 1 pb	24	
Alsterbro	1 tb, 1 pb	21)	
Sandslätt	—	1)	
Knivingaryd	1 plv	1)	
Vackerslätt	1 plv	1)	
Backaryd	1 knt, 1 stk	24	
Halltorp	1 tb, 1 pb	23	
Kvarnlyckan	1 tb	22	
Uddebo	1 knt, 1 stk	22	
Edestad	1 stk	22	
Fagerhult	1 tb	20)	
Kianäs	1 plv	2)	
Brömsebro	1 tb, 1 pb	21	
Långemåla	1 tb	21	
Härsjön	1 stk	21	
Skorpetorp	1 stk	17)	
Grönskog	1 plv	3)	
Finsjö	1 stk	19)	
Ekhult	1 plv	1)	
Lister Mjällby	1 knt, 1 stk	18)	
Sölve	—	2)	
Gräsgärde	1 tb	20	
Ulvö	1 stk	17)	
Hulevik	1 plv	2)	
Ramdala	1 tb, 1 pb	19	
Verlebo	1 stk	19	
Åkeholm	1 tb	18	
Tranemo	1 tb	18	
Uråsa	1 tb	15)	
Snappahem	1 plv	2)	
Gränum	1 stk	13)	
Jämshög	1 plv	2)	
Holje	1 plv	2)	
Väckelsång	1 tb, 1 pb	17	
Torne	1 tb, 1 pb	17	
Vinberg	1 tb, 1 pb	17	
Ettebro	1 stk	17	
Norrgårda	1 stk	17	
Ryssby	1 tb, 1 stk	17	
Köinge	1 tb, 1 pb	16	
Holsljunga	1 tb, 1 pb	16	
Hörviken	1 stk, 1 tb	16	
Skällsäter	1 tb	15	
Kåremo	1 stk	15	
Hornsö	1 tb	15	
Grimslov	1 stk	14	
Ödskölt	1 tb	14	
Hultanas	1 tb	13	

3. I redovisningshänseende självständiga håll- och lastplatser med
minst 10 reducerade poäng.

(Här icke uppräknade håll- och lastplatser äro redovisade under vederbörande överordnade station.)

	Bemanning	Reducerat poängtal
Nosaby	2 stk	23
Bergkvara	1 stk, 1 pb	18
Hovmansbygd	1 stk	15
Dingelvik	1 tb	15
Ålshult	1 stk	14
Lia	1 plv	14
Angelstad	1 stk	13
Målaskog	1 stk	13
Rösmåla	1 plv	13
Triabo	1 stk	13
Fridhemsberg	1 plv	13
Lane	1 plv	12
Nättjebacka	1 plv	12
Hjärtsäter	1 plv	12
Ätrafors	1 plv	12
Mjöbäck	1 plv	12
Norra Tång	1 plv	11
Gökalund	1 stk, 1 pb	11
Strömsfors	1 plv	11
Törnåkra	1 stk	10
Dynekärr	1 plv	10
Tutaryd	1 plv	10

The following table shows the results of the experiments conducted on the 15th and 16th of May 1900. The results are given in the form of a table, the columns of which are headed as follows:—
 1. Name of the plant. 2. Date of the experiment. 3. Name of the experimenter. 4. Name of the observer. 5. Name of the collector. 6. Name of the distributor. 7. Name of the collector. 8. Name of the distributor. 9. Name of the collector. 10. Name of the distributor.

Name of the plant	Date of the experiment	Name of the experimenter	Name of the observer	Name of the collector	Name of the distributor	Name of the collector	Name of the distributor	Name of the collector	Name of the distributor
1. Name of the plant	2. Date of the experiment	3. Name of the experimenter	4. Name of the observer	5. Name of the collector	6. Name of the distributor	7. Name of the collector	8. Name of the distributor	9. Name of the collector	10. Name of the distributor
11. Name of the plant	12. Date of the experiment	13. Name of the experimenter	14. Name of the observer	15. Name of the collector	16. Name of the distributor	17. Name of the collector	18. Name of the distributor	19. Name of the collector	20. Name of the distributor
21. Name of the plant	22. Date of the experiment	23. Name of the experimenter	24. Name of the observer	25. Name of the collector	26. Name of the distributor	27. Name of the collector	28. Name of the distributor	29. Name of the collector	30. Name of the distributor
31. Name of the plant	32. Date of the experiment	33. Name of the experimenter	34. Name of the observer	35. Name of the collector	36. Name of the distributor	37. Name of the collector	38. Name of the distributor	39. Name of the collector	40. Name of the distributor
41. Name of the plant	42. Date of the experiment	43. Name of the experimenter	44. Name of the observer	45. Name of the collector	46. Name of the distributor	47. Name of the collector	48. Name of the distributor	49. Name of the collector	50. Name of the distributor
51. Name of the plant	52. Date of the experiment	53. Name of the experimenter	54. Name of the observer	55. Name of the collector	56. Name of the distributor	57. Name of the collector	58. Name of the distributor	59. Name of the collector	60. Name of the distributor
61. Name of the plant	62. Date of the experiment	63. Name of the experimenter	64. Name of the observer	65. Name of the collector	66. Name of the distributor	67. Name of the collector	68. Name of the distributor	69. Name of the collector	70. Name of the distributor
71. Name of the plant	72. Date of the experiment	73. Name of the experimenter	74. Name of the observer	75. Name of the collector	76. Name of the distributor	77. Name of the collector	78. Name of the distributor	79. Name of the collector	80. Name of the distributor
81. Name of the plant	82. Date of the experiment	83. Name of the experimenter	84. Name of the observer	85. Name of the collector	86. Name of the distributor	87. Name of the collector	88. Name of the distributor	89. Name of the collector	90. Name of the distributor
91. Name of the plant	92. Date of the experiment	93. Name of the experimenter	94. Name of the observer	95. Name of the collector	96. Name of the distributor	97. Name of the collector	98. Name of the distributor	99. Name of the collector	100. Name of the distributor

Trafikombfattning i och bemanning av andra tåg än rälsbusståg

* Förkortningarna betyda: i kol. 1: pt = persontåg, fjgt = fjärrgodståg, lgt = lokalgodståg,
i kol. 14: tb = trafikbiträde, lokf = lokförare, tbfh = tågbefälhavare, stk
i kol. 15: brs = bromsare, stk = stationskarl. Övriga i denna kolumn före-

Tåg- slag *	Tågnr	Sträcka	Avstånd mellan utgångs- och slut- station km	Persontåg			
				Tågsammansättning enligt normalplanen för vardagar under tidtabell 143	Axlar under psv, rgv och stgv	Antal resande per vardag 8-14 aug. 1943	
						Vi- ut- gångs- station	Vid slut- station
1	2	3	4	5	6	7	8
		9:e trafiksektionen.					
		<i>Linjen Bengtsfors V—Udde- valla hamn.</i>					
Pt	101	Bengtsfors V—Uddevalla h eller omvänt	87	F, Co, C	8	12	73
"	105			Cd, Co, Fo	10	27	45
"	106			F, Co, C	8	76	17
"	112			Cd, Co, Fo	10	28	24
Fjgt	5197			—	—	—	—
"	5198			—	—	—	—
Lgt	7681			—	—	—	—
"	7682			—	—	—	—
		25:e trafiksektionen.					
		<i>Linjen Falkenberg—Limmared.</i>					
Lgt	3851	Limmared—Falkenberg och omvänt	102	—	—	—	—
"	3852			—	—	—	—
		27:e trafiksektionen.					
		<i>Linjen Hultsfred—Växjö.</i>					
Lgt	9821	Hultsfred—Växjö och omvänt (vardagar)	117	—	—	—	—
"	9822			—	—	—	—
		<i>Linjen Växjö—Brittatorp— Oskarshamn.</i>					
Pt	311	Oskarshamn—Ruda och omvänt	33	Co, F	6	15	25
"	312					18	21
"	313					24	19
"	314					12	25
"	315					41	19
"	316					9	8
Lgt	9811	Oskarshamn—Växjö och omvänt (vardagar)	147	—	—	—	—
"	9812			—	—	—	—
		<i>Linjen—Mönsterås—Fagerhult.</i>					
Pt	233	Mönsterås—Fagerhult och omvänt	70	Co, F	6	19	6
"	234					8	17
Lgt	9831	d:o (3 d. i veckan)	70	—	—	—	—
"	9832			—	—	—	—

Bilaga 9.

och motorvagnståg å SJ smalspåriga bandelar (augusti 1943).

= stationskarl.

kommande förkortningar avse stationers namn.

Godståg					Tågpersonal	
Medeltal per dag och tåg					för tågbe- havare- och konduktörs- tjänst *	för biträde med gods och växling m. m. (bromsare betecknas som sådana) *
Tiden 1—10 aug. 1943		Tiden 15—21 aug. 1943				
Antal platser där tågets axelantal förändrats	Vagnsaxlar i tåget		Antal gånger som gods lastats eller lossats ur de medförda ksv.	Lastad och lossad gods- mängd per vagn och plats kg		
	lägst	högst				
9	10	11	12	13	14	15
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
3	6	58	—	—	1 "	2 brs
5	6	58	—	—	1 "	2 "
8	8	60	12	278	1 "	2 stk Uvh—Bev—Uvh
9	4	60	17	457	1 "	1 " Uvh—Bäf—Uvh
11	18	54	24	356	1 tb	1 stk (vid behov)
10	18	56	21	779	1 "	1 " " "
9	22	75	14	674	1 tb	1 stk, 3 brs
12	34	81	9	749	1 "	1 " , 3 "
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
13	18	73	15	630	1 "	1 stk, 2 brs
15	18	90	17	409	1 "	1 " , 2 "
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
8	10	61	15	394	1 "	1 stk
9	10	65	9	503	1 "	1 "

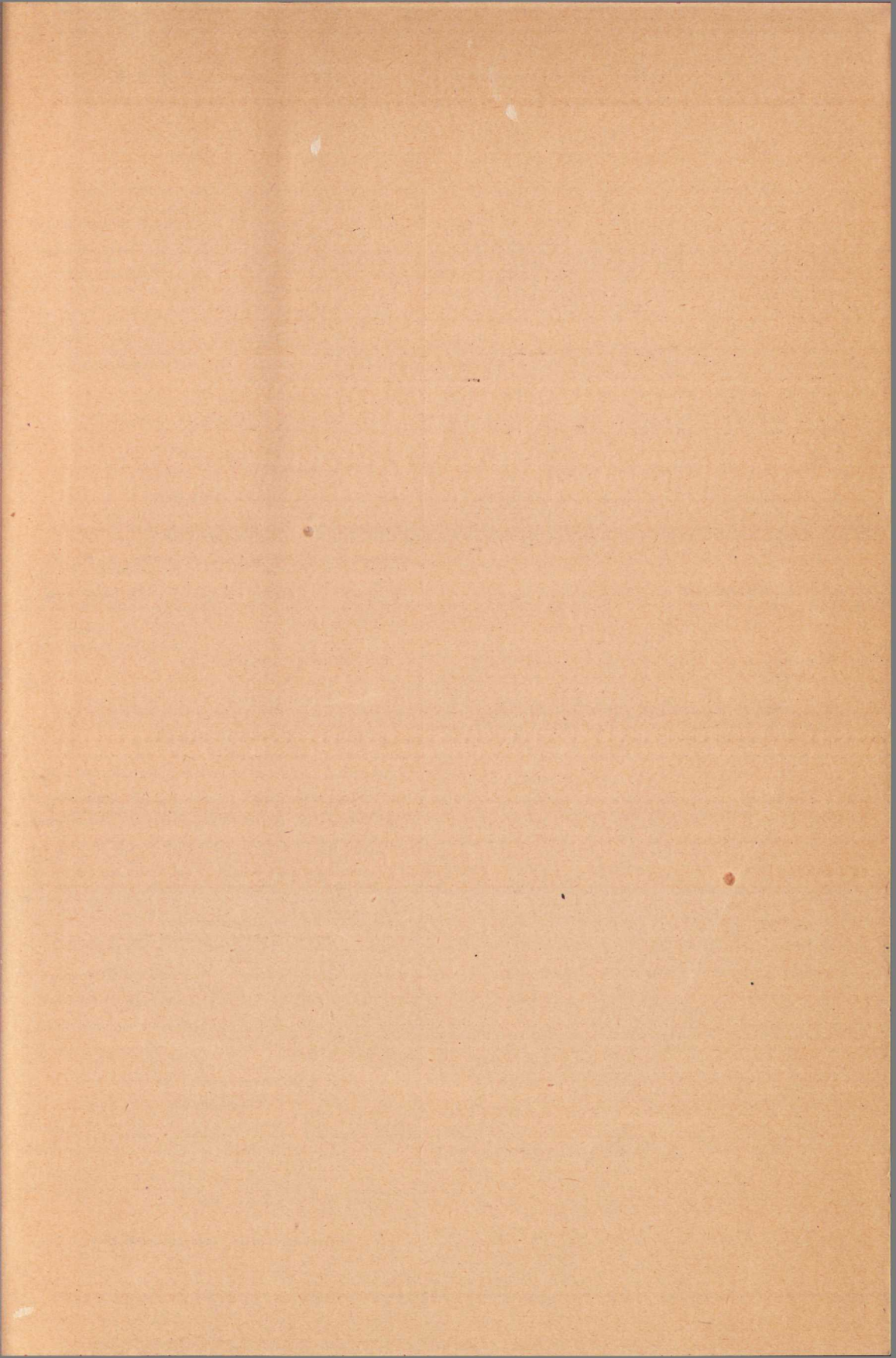
Tåg- slag :	Tågnr	S t r ä c k a	Avstånd mellan utgångs- och slut- station km	Persontåg			
				Tågsammansättning enligt normalplanen för vardagar under tidtabell 143	Axlar under psv, rgv och stgv	Antal resande per vardag 8-14 aug. 1943	
						Vid ut- gångs- station	Vid slut- station
1	2	3	4	5	6	7	8
		(forts. 27:e ts).					
		<i>Linjen Kalmar—Berga.</i>					
Pt	201	Berga—Kalmar V och omvänt	77	F, 2 Co	10	3	87
"	202			Fo, Co, CDo	12	24	53
"	203			Fo, 2 Co, CDo	16	39	97
"	205			F, 2 Co	10	48	49
"	206			F, 2 Co	10	66	55
"	208			Fo, 2 Co, CDo	16	149	56
"	209			Fo, Co, CDo	12	31	19
Lgt	9841	Berga—Kalmar V och omvänt (vard.)	77	—	—	—	—
"	9842			—	—	—	—
		<i>Linjen Kalmar C—Torsås.</i>					
Pt	251	Kalmar C—Torsås och omvänt	40	Fo, 2 Co, Cd	14	30	34
"	254			F, C, Co	8	22	62
"	255			2 Co, Fo, CD	14	160	83
"	256			d:o	14	74	151
"	257			F, Co, C	8	70	18
"	260			2 Co, Fo	12	105	81
Lgt	9851			—	—	—	—
"	9852			—	—	—	—
		29:e trafiksektionen.					
		<i>Linjen Kristianstad—Karls- krona N.</i>					
Pt	2701	Kristianstad—Karlskrona och omvänt	130	G, D, 2 F, 2 Co, BCo	20	44	106
"	2702			d:o	20	72	183
"	2703			2 F, 2 Co, BCo	16	193	111
"	2704			d:o	16	91	231
"	2705			2 G, 2 F, 1 D, 2 Co, BCo	22	246	88
"	2706			F, BCo, Co	10	69	99
"	2707			2 C, 1 F, 1 Co, 1 BCo	14	120	57
"	2710			1 D, 2 F, 2 C, 3 Co, 1 BCo	26	149	166
"	2712	Karlskrona—Ronneby och omvänt	29	2 F, 1 Co, 1 BCo	12	107	127
"	2715			F, 1 Co, 1 BCo	10	43	53
Fjgt	6501	Kristianstad—Ronneby och omvänt	101	—	—	—	—
"	6502			—	—	—	—
Lgt	9001	Sölvesborg—Karlskrona N och omvänt	100	—	—	—	—
"	9002			—	—	—	—
		<i>Linjen Torsås—Karlskrona N.</i>					
Pt	2771	Torsås—Karlskrona N och omvänt	47	2 F, C, CD, BCo	12	43	73
"	2772			d:o	12	40	48
"	2773			d:o	12	63	52
"	2774			d:o	12	117	75
Lgt	9071			—	—	—	—
"	9072			—	—	—	—

Godståg					Tågpersonal	
Medeltal per dag och tåg					för tågbefälhavare- och konduktörs-tjänst *	för biträde med gods och växling m. m. (bromsare betecknas som sådana) *
Tiden 1—10 aug. 1943			Tiden 15—21 aug. 1943			
Antal platser där tågets axelantal förändrats	Vagnsaxlar i tåget		Antal gånger som gods lastats eller lossats ur de medförda kv.	Lastad och lossad gods-mängd per vagn och plats kg		
	lägst	högst				
9	10	11	12	13	14	15
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	1 stk, vard.
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	1 stk
—	—	—	—	—	1 "	—
9	27	99	19	286	1 "	1 stk, 1 brs
7	28	74	22	431	1 "	1 " , 1 "
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
4	15	72	15	364	—	—
5	13	59	9	278	—	—
—	—	—	—	—	1 tb	1 stk
—	—	—	—	—	1 "	1 "
—	—	—	—	—	1 "	1 stk Cr—Gba, 1 stk Cr—Trs
—	—	—	—	—	1 "	1 stk
—	—	—	—	—	1 "	1 stk Cr—Ckn, 1 stk Cr—Rb
—	—	—	—	—	1 "	1 stk
—	—	—	—	—	1 "	1 stk Gba—Cr, 1 stk Sög—Cr
—	—	—	—	—	1 "	1 stk
—	—	—	—	—	1 "	1 "
5	2	82	—	—	1 "	2 brs
5	2	106	—	—	1 "	2 "
10	20	114	31	391	1 "	1 stk, 1 brs
10	20	102	36	371	1 "	1 " , 1 "
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
—	—	—	—	—	1 "	—
3	10	50	8	440	1 "	1 stk
3	12	50	9	663	1 "	1 "

Tåg- slag :	Tågnr	S t r ä c k a	Avstånd mellan utgångs- och slut- station km	P e r s o n t å g			
				Tågsammansättning enligt normalplanen för vardagar under tidtabell 143	Axlar under psv, rgv och stgv	Antal resande per vardag 8-14 aug. 1943	
						Vid ut- gångs- station	Vid slut- station
1	2	3	4	5	6	7	8
		(forts. 29:e ts).					
		<i>Linjen Ronneby—Bredåkra— Växjö.</i>					
Pt	2781	Ronneby—Växjö och omvänt	93	{ F, D, Co, BCo	12	34	53
"	2782			{ d:o	12	20	175
"	2783			{ F, Co, BCo	10	72	31
"	2784			{ d:o	10	48	97
"	2785			{ F, D, Co, BCo	12	171	37
"	2786			{ d:o	12	41	41
Lgt	9081	{ Ronneby—Växjö	93	{ —	—	—	—
"	9082			{ —	—	—	—
Lgt	9083	{ Ronneby—Tingsryd	48	{ —	—	—	—
"	9084			{ —	—	—	—
		<i>Linjen Olofström—Sandbäck.</i>					
Blt	3421	{ Olofström—Sandbäck	18	{ G, Cfo	6	—	17
"	3422			{ " "	6	11	—
"	3423			{ " "	6	—	15
"	3424			{ " "	6	13	—
"	3425			{ " "	6	—	17
"	3426			{ " "	6	31	—
		<i>Linjen Bolmen—Karlshamn</i> (statsinlöst 1/7 1943).					
Pt	2731	{ Karlshamn—Vislanda	78	{ F, CD, BCo	8	11	19
"	2732			{ F, C, CD, BCo	10	59	112
"	2733			{ d:o	10	44	70
"	2734			{ F, Co, BCo	10	72	65
"	2735			{ d:o	10	93	52
"	2736			{ F, CD, BCo	8	58	41
Lgt	9031	{ Bolmen—Karlshamn	129	{ —	—	—	—
"	9032			{ —	—	—	—
		<i>Linjen Norraryd—Kvarnamåla</i> (statsinlöst 1/7 1943).					
Lgt	9091	{ Norraryd—Kvarnamåla	20	{ —	—	—	—
"	9092			{ —	—	—	—

Godståg					Tågpersonal	
Medeltal per dag och tåg					för tågbe- havare- och konduktörs- tjänst*	för biträde med gods och växling m. m. (bromsare betecknas som sådana)*
Tiden 1—10 aug. 1943		Tiden 15—21 aug. 1943				
Antal platser där tågets axelantal förändrats	Vagnsaxlar i tåget		Antal gånger som gods lastats eller lossats ur de medförda ksv.	Lastad och lossad gods- mängd per vagn och plats kg		
	lägst	högst				
9	10	11	12	13	14	15
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
7	18	74	13	419	1 »	1 stk
4	12	80	4	370	1 »	1 »
3	6	34	—	—	1 »	1 stk
4	10	46	4	677	1 »	1 »
—	—	—	—	—	Lokf. även tbfh	—
—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—		—
—	—	—	—	—	1 tb	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
—	—	—	—	—	1 »	—
13	6	98	23	402	1 »	1 stk L—Kh, 3 brs
13	18	86	28	286	1 »	1 stk Kh—L, 1 brs Nod—Vs
1	4	28	—	—	1 stk	—
1	6	18	—	—	1 »	—

Date		Time		Place		Remarks	
Day	Month	Hour	Minute	Lat.	Long.	Alt.	Remarks
1	1	10	10	10	10	10	10
2	2	20	20	20	20	20	20
3	3	30	30	30	30	30	30
4	4	40	40	40	40	40	40
5	5	50	50	50	50	50	50
6	6	60	60	60	60	60	60
7	7	70	70	70	70	70	70
8	8	80	80	80	80	80	80
9	9	90	90	90	90	90	90
10	10	100	100	100	100	100	100
11	11	110	110	110	110	110	110
12	12	120	120	120	120	120	120
13	13	130	130	130	130	130	130
14	14	140	140	140	140	140	140
15	15	150	150	150	150	150	150
16	16	160	160	160	160	160	160
17	17	170	170	170	170	170	170
18	18	180	180	180	180	180	180
19	19	190	190	190	190	190	190
20	20	200	200	200	200	200	200
21	21	210	210	210	210	210	210
22	22	220	220	220	220	220	220
23	23	230	230	230	230	230	230
24	24	240	240	240	240	240	240
25	25	250	250	250	250	250	250
26	26	260	260	260	260	260	260
27	27	270	270	270	270	270	270
28	28	280	280	280	280	280	280
29	29	290	290	290	290	290	290
30	30	300	300	300	300	300	300
31	31	310	310	310	310	310	310



Statens offentliga utredningar 1944

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

- Processlagberedningens förslag till lag om införande av nya rättegångsbalken m. m. 1. Lagtext. [9] 2. Motiv m. m. [10]
Betänkande med förslag rörande revision av lagstiftningen om kvinnas behörighet att innehåva statstjänst och annat allmänt uppdrag. [24]
Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. [35]
Strafflagberedningens betänkande ang. verkställigheten av frihetsstraff m. m. [50]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

- Betänkande med förslag ang. revision av riksdagens arbetsformer. [8]
Folkbokföringskommitténs betänkande med förslag till omorganisation av folkbokföringen. [52]

Kommunalförvaltning.

- Promemoria med förslag till lag med bestämmelser om allmänna behörighetsvillkor för vissa kommunala uppdrag m. m. [4]
Kommunindelningskommittén. 1. Den lantkommunala förordningsregleringens historia. [37]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

- Betänkande ang. nykterhetstillståndet under krigsåren. [3]
Betänkande med förslag till allmän ordningsstadga m. m. [48]
Betänkande med förslag till förstärkt lag om polisväsendet i riket och åklagarväsendet i rikets städer. Del 1. Allmänna grunder. [53] Del 2. Organisationens utformning, avlöning m. m. [54]

Nationalekonomi och socialpolitik.

- Utredningar ang. ekonomisk efterkrigsplanering. 1. [7] 2. [12] 3. [13] 4. [14] 5. [25] 6. [36] 7. [57]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 4. Tiden juli 1942—juni 1943. [11]
Socialvårdskommitténs betänkande. 7. Utredning och förslag ang. lag om allmän sjukförsäkring. [15] 8. Kostnadsberäkningar ang. lag om allmän sjukförsäkring. [16] 9. Utredning och förslag ang. revision av lagstiftningen om barnavårdsanstalter och fosterbarnsvård. [34]
Befolkningspolitik i utlandet. [26]
Socialvårdens omfattning och kostnader efter 1930. [33]
Promemoria ang. socialvården under krig. [40]
Betänkande i abortfrågan. [51]

Hälsa- och sjukvård.

- 1941 års reumatikervårdsassakunnigas betänkande. Del 2. Utredning och förslag rörande behovet av och formen för statligt understöd till utbyggande inom landets sjukvårdsväsen av efterbehandling och konvalescentvård. [28]
Ungdomsvårdskommitténs betänkande 1 med utredning och förslag ang. psykisk barna- och ungdomsvård. [30]
Statens sjukhusutredning av år 1943. Betänkande 1. Utredning och förslag rörande den förvaltningsekonomiska statistiken vid kroppssjukhusen. [47]
Betänkande ang. organisationen av garnisonssjukvården i Stockholm. [49]

Allmänt näringsväsen.

- Betänkande med utredning och förslag ang. rätten till vissa uppfinningar m. m. [27]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

- Jordbruksbefolkningens levnadskostnader. [1]
Betänkande med förslag till byordningar och instruktioner för ordningsmännen i lappbyarna. [6]
Betänkande med förslag till inrättande av ett forskningsråd på jordbrukets område. [43]
Betänkande med förslag till åtgärder för den jordbrukstekniska forskningens och upplysningsverksamhetens ordnande. [45]
Betänkande med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 18 juni 1926 om delning av jord å landet samt lag om sammanläggning av fastigheter å landet, m. m. [46]
Betänkande med förslag ang. den statsunderstödda torrlägningsverksamheten. [56]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

- Betänkande med förslag till vägtrafikstadga m. m. [18]
Stututlåtande avgivet av besparingsberedningens järnvägs-sakkunniga. [32]
Betänkande med förslag i anledning av utredning rörande tillstånd för juridiska personer att utöva yrkesmässig biltrafik. [39]
Utredning och förslag ang. förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning för personal vid statens järnvägars smalspåriga bandelar. [58]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Betänkande med förslag till åtgärder för främjandet av litteraturtjänsten inom de tekniska fackområdena. [17]
Om inrättande av ett samhällsvetenskapligt forskningsråd. [19]
1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. 1. Skolar i samhällets tjänst. [20] 2. Sambandet mellan folkskola och högre skola. [21] 3. Utredning och förslag ang. vidgade möjligheter till högre undervisning för landsbygds ungdom. [22] Bilaga 3. Förhandlingarna vid sammanträde den 15—17 juni 1943 med 1940 års skolutrednings rådgivande nämnd. [23]
Socialutbildningssakkunniga. 1. Utredning och förslag rörande den högre socialpolitiska och kommunala utbildningen. [29]
Ungdomsvårdskommitténs betänkande 2 med utredning och förslag ang. stöd åt ungdomens föreningsliv. [31]
Förslag till handledning i sexualundervisning för lärare i folkskolor. [41]
1943 års riksteaterutrednings betänkande och förslag ang. riksteaterns omorganisation m. m. [42]
Betänkande rörande organisatoriska åtgärder för den medicinska forskningens främjande. [55]

Försvarsväsen.

- Betänkande med förslag ang. långtjänstunderbefäl m. m. [2]
Betänkande med förslag till civilförsvarslag m. m. [5]
Betänkande ang. ordnandet av civilanställning för avstående fast anställt manskap vid försvaret. [38]
Betänkande med förslag rörande utnyttjandet av ingenjörstekniskt utbildad personal inom försvarsväsendet och därmed sammanhängande frågor. [44]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.