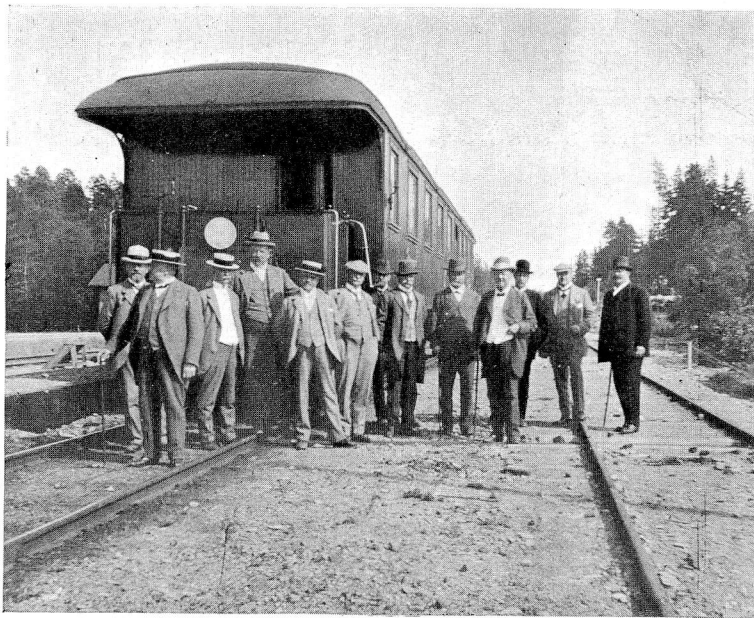




STYRELSE OCH REVISORER PÅ INSPEKTIONSRESA.

KAP. XII.

STYRELSE, ADMINISTRATION OCH PERSONAL.

STYRELSE, REVISORER.

Kalmar nya järnvägsaktiebolags av k. m:t den 5 juli 1872 fastställda bolagsordning föreskriver i § 16, att bolagets angelägenheter skola "förvaltas av en direktion, bestående av 7 ledamöter, som bolagsmännen inom sig därtill på bolagsstämma välja". Därjämte skulle utses tre suppleanter. Den först valda direktionen skulle bibehållas, intill dess järnvägsbyggnaden blivit fullbordad, varefter årligen två ledamöter och suppleanterna skulle avgå, vilka dock kunde återväljas. Jämlikt § 19 skulle direktionen sammanträda på kallelse av ordföranden så ofta, som kunde finnas nödigt. I den direktionens arbetsordning, som antogs vid extra bolagsstämma den 5 oktober 1892, föreskrevs, att direktionen skulle sammanträda minst en gång i månaden. Vid arbetsordningens omarbetning å ordinarie stämman den 4 juni 1912 ströks bestämmelsen om obligatoriskt månadssammanträde.

Den 30 januari 1914 stadfäste k. m:t en genomgående ändring av bolagsordningen, i samband varmed benämningen "direktion" utbyttes mot det mera modernt klingande "styrelse". Enligt bolagsordningens § 39 skulle bolagsstämman välja tre revisorer för granskning av det löpande årets räkenskaper och två suppleanter för dem.

Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolags bolagsordning, fastställd av k. m:t den 9 oktober 1874, nöjde sig enligt § 15 med fem styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Revisorerna skulle enligt § 38 utgöras av tre stycken med två suppleanter. Då bolaget ombildades till Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag med bolagsordning av den 23 april 1888, nedsattes antalet styrelseledamöter till tre med en suppleant. Revisorernas antal bibehölls vid tre, men dessas suppleanter skulle nu ävenledes utgöra tre i stället för förutvarande två. Med år 1909 upphörde styrelsen att fungera i samband med järnvägens sammanslagning med Kalmarbanan. De kvarvarande styrelseledamöterna utsågos till likvidatorer.

Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolags ordning, fastställd av k. m:t den 8 juli 1910, föreskriver i § 10, att antalet styrelseledamöter skall vara sju med tre suppleanter. Den först valda styrelsen skulle fortfara i sin befattning i fyra år, dock icke längre, än intill den ordinarie bolagsstämma, som hölls näst efter det bolagets järnväg blivit fullständigt öppnad för allmän trafik. Styrelseledamöter och suppleanter skulle därefter utses för en tid av två år. Avgående ledamot och suppleant kan återväljas. I och med det, att bolaget erhöll statslån, tillsattes av k. m:t jämlikt nådig resolution den 22 juli 1911 på obestämd tid en styrelseledamot och en suppleant. Styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper granskas av tre revisorer, för vilka utses lika antal suppleanter. Antalet revisorer har av samma orsak, som föranledde ökandet av styrelseledamöternas antal till åtta, utökats med en av k. m:t tillsatt.

En förteckning över de olika bolagens styrelseledamöter med suppleanter jämte revisorer och revisorssuppleanter under de gångna åren från bolagens bildande, personer, åt vilka spec. staden Kalmar under halvseklet ansett sig böra lämna dylika förtroendeuppdrag, följer här nedan. Årtalen för styrelseledamöter med suppleanter avse tiden mellan bolagsstämmorna, för revisorer med suppleanter räkenskapsår.

KALMAR NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

STYRELSELEDAMÖTER.

(Benämndes före 1912 direktionsledamöter.)

C. A. Mannerskantz, kapten ... 1872—1884 (ordförande 1872—1884)	Viktor Elfverson, grosshand- lare 1892—1921 (vice ordförande 1914—1921)
C. Hasselqvist, konsul 1872—1892 (verkställande direktör 1872 —1892, vice ordförande 1884 —1892)	Fr. Hallberg, bankdirektör ... 1892—1895 (vice ordförande 1892—1895)
C. A. Palme, lagman 1872—1889: (vice ordförande 1872—1884, ordförande 1884—1889)	W. Jung, kapten, trafikchef ... 1892—1914 (verkställande direktör 1892 —1910, vice ordförande 1897 —1906, ordförande 1906— 1914)
R. Törnebladh, rektor 1872—1879	Carl Johansson, handlande ... 1895—1910
Lorentz Nilsson, godsägare ... 1872—1880	E. Schedin, bankdirektör 1896—1911
A. G. Söderbaum, provinsial- läkare 1872—1875	V. Gullbrandsson, grosshand- lare 1896—1914
P. E. Kreuger, konsul 1872(3 mån.)	O. Mellin, rådman 1897—1912 (vice ordförande 1906—1912)
Joh. Jeansson, handlande 1872—1896 (ordförande 1889—1896)	Ax. Bökelund, landskamrerare 1907— (vice ordförande 1912—1914, ordförande 1914—)
J. Roosval, vice konsul 1875—1886	Viktor Ståhle, Kapten, trafik- chef 1910— (verkställande direkt. 1910—)
C. Gethe, kungl. sekter 1879—1906 (vice ordförande 1895—1896, ordförande 1896—1906)	Adolf Anderson, grosshandlare 1911— (vice ordförande 1921—)
Gustaf Sundberg, fabrikör ... 1880—1891	Ludvig Johansson, grosshand- lare 1913—1914
A. J. Johansson, domkyrko- syssloman 1884—1892	Oscar Cassel, borgmästare ... 1914—
Sven Söderbergh, konsul 1886—1887	K. G. Johansson, häradsskri- vare 1914—1918
Edv. Bergh, handlande 1887—1896	S. G. Sjöqvist, grosshandlare 1914—
P. A. Maijström, kapten, naviga- tionsskoleföreståndare 1889—1897 (vice ordförande 1896—1897)	John Zetterstedt, häradshövd. 1918—
J. A. Johansson, konsistorii- notarie 1891—1892	Herm. Norrby, bankdirektör ... 1922—
Alb. Meurling, löjtnant 1892(4 mån.)	

STYRELSESUPPLEANTER.

(Benämndes före 1912 direktörssuppleanter.)

Joh. Jeansson, handlande ... 1872(3 mån.)	Sven Söderbergh, konsul 1876—1886
J. Roosval, konsul 1872—1875	A. Hagman, borgmästare 1879—1887
C. Gethe, kungl. sekter 1872—1879	Aug. Söderström, grosshand- lare 1880—1890
Gustaf Sundberg, fabrikör ... 1872—1880	Bror Hain, grosshandlare 1886—1888
J. F. Hallberg, apotekare 1875—1876	

Ludv. Johansson, grosshandlare 1887—1913
 K. V. Andersson, stadskassör 1888—1897
 Carl Johansson, grosshandlare 1890—1895
 J. Bruun, grosshandlare 1895—1904
 P. A. Maijström, kapten, navigations-skoleföreståndare ... 1897—1910
 Ernst Ancker, bankdirektör ... 1904—1905
 Adolf Anderson, grosshandlare 1905—1911
 Oscar Cassel, borgmästare ... 1910—1914

K. G. Johansson, häradsskrivare 1911—1914
 John Zetterstedt, häradshövding 1913—1918
 Herm. Norrby, grosshandlare 1914—1922
 N. Matton Sjöberg, bankdirektör 1914—
 A. E. Ringholm, läroverksadjunkt 1918—
 E. Björkman, järnhandlande ... 1922—

SEKRETERARE.

J. Jacobsson, v. häradshövding 1872—1879
 Carl Gethe, kungl. sekter 1880—1891
 Edw. Bergh, handlande 1891—1895
 G. Odencrantz, v. häradshövd. 1896—1898

J. G. Löwgren, auditör 1899—1906
 Ferd. Carleson, stadsfogde ... 1907—1908
 J. V. Cederblad, länsnotarie ... 1909—

REVISORER.

K. A. Stenmark, landtränmästare 1872—1876
 G. Meurling, handlande 1872—1873
 P. Engström, handlande 1872
 J. F. Kastberg, handlande 1873
 J. Livijn, kaptenlöjtnant 1874—1875
 C. Morén, fängelsedirektör ... 1874—1875
 J. F. Hallberg, apotekare 1876
 A. Söderström, handlande ... 1876—1878
 C. V. Elmlund, handlande ... 1877
 A. Holtzberg, bokhandlare ... 1877—1880
 J. M. Ahlstedt, handlande 1878—1882
 A. E. Callerström, landtränmästare 1879
 A. J. Johansson, domkyrko-syssloman 1880, 1883
 Ludv. Johansson, handlande ... 1881—1886

Carl Johansson, handlande 1881, 1884—1890
 B. Jeansson, kamrerare 1883
 Edv. Berg, grosshandlare 1884—1886
 Viktor Elfversson, handlande 1887—1891
 Hjalmar Petersson, redaktör ... 1887—1918
 Edv. Engdahl, doktor 1891
 A. Sterner, bankdirektör 1892
 K. Gislén, häradshövding 1892
 L. O. Melander, läroverksadjunkt 1893—1912
 John Ancker, navigationslärare 1893—1902
 G. A. Kindberg, direktör 1903—
 Hj. Appeltöft, bokhandlare ... 1913—1921
 P. Valerius Olsson, regementspastor 1919—
 Th. Annerstedt, konsul 1922—

REVISORSSUPPLEANTER.

J. F. Kastberg, handlande ... 1872
 J. A. Schönbeck, postinspektor 1872
 J. Livijn, kaptenlöjtnant 1873
 A. Sjöstrand, lektor 1873
 A. Holtzberg, bokhandlare ... 1874—1876
 C. J. Lind, handlande 1874
 A. Söderström, handlande ... 1875

J. Andersson, bryggare 1876
 A. G. Sellgren, rådman 1877
 I. M. Ahlstedt, handlande 1877
 A. J. Johansson, domkyrko-syssloman 1878—1879
 J. Jönsson, handlande 1878—1879
 Ludvig Johansson, handlande 1880

Carl Johansson, handlande ...	1880, 1883	Adolf Anderson, grosshandlare	1904
Aug. Ahlstedt, handlande	1881—1882	Ernst Jeansson, godsägare ...	1905
Edv. Berg, grosshandlare	1881—1883	Hj. Appeltofft, bokhandlare ...	1909—1912
B. Jeansson, kamrerare 1884,	1887—1891	K. G. Johansson, häradsskri-	
E. Harberg, handlande	1884—1886	vare	1909—1910
Hj. Petersson, redaktör	1885—1886	C. H. Ohlsson, grosshandlare	1911—1920
C. A. Bergvall, länsveterinär	1887—1891	A. E. Ringholm, läroverks-	
A. Klintberg, urfabrikör	1892	adjunkt	1913—1917
C. V. Kjellberg, handlande ...	1893—1903	P. Valerius Olsson, regements-	
B. Hain, handlande	1892—1894	pastor	1918
Hj. Ringberg, doktor	1895	E. Björkman, järnhandlande ...	1919—1921
G. A. Kindberg, handlande ...	1896—1902	Th. Scheutz, doktor	1922—
Olof Wilner, apotekare	1903—1908	G. L. Johnsson, järnarbetare	1922—

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

STYRELSELEDAMÖTER.

G. J. Edelstam, landshövding	1874—1887	C. Hasselqvist, konsul	1874—1888
(ordförande 1874—1887)		(verkställande direktör 1874	
G. H. af Petersens, häradss-		—1888, ordförande 1887—	
hövding	1874—1888	1888)	
John Roosval, vice konsul ...	1874—1886	J. M. Ekströmer, kapten	1886—1888
Bernhard Taube, friherre	1874—1888	C. Gethe, kungl. sekter	1887—1888

STYRELSESUPPLEANTER.

R. H. Törnebladh, rektor	1874—1879	J. M. Ekströmer, kapten	1878—1886
C. Gethe, kungl. sekter	1874—1878,	G. Sundberg, fabrikör	1886—1888
	1879—1887	C. H. Öhnell, kapten	1887—1888

SEKRETERARE.

G. H. af Petersens, v. häradss-		A. Hagman, borgmästare	1875—1888
hövding	1874		

REVISORER.

Gustaf Sundberg, fabrikör ...	1875—1878	Ludvig Sjöström, handlande ...	1879—1887
Karl Morén, fängelsedirektör...	1875—1887	Carl Sundberg, rådman	1882
S. P. Söderbergh, vice konsul	1875—1881,	Hjalmar Petersson, redaktör ...	1887
	1883—1886		

REVISORSSUPPLEANTER.

F. Cornelius, tullförvaltare ...	1875—1880	I. M. Ahlstedt, handlande	1881
Karl Rosberg, handlande	1875—1880	Carl Sundberg, rådman	1883
	1882—1887	Otto Sjöström, handlande	1884—1885, 1887
Gustaf Sundberg, fabrikör ...	1881—1882	Hjalmar Petersson, redaktör ...	1886

NYBRO SÄVSJÖSTRÖMS NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

STYRELSELEDAMÖTER.

J. H. Palme, bankdirektör ... 1888—1899 (ordförande 1888—1899)	1906, ordförande 1906—1909; likvidator 1909—1914)
Fr. Hallberg, bankdirektör ... 1888—1899 (verkställande direktör 1888—1899)	V. Elfverson, konsul 1899—1909 (vice ordförande 1906—1909, likvidator 1909—1921)
H. T. Benckert, rådman 1888—1889	Carl Johansson, fabrikör 1907—1909 (likvidator 1909—1910)
C. Gethe, kungl. sekter 1899—1906 (ordförande 1899—1906)	A. Bökelund, landskamrer, (likvidator) 1914—
W. Jung, kapten, trafikchef ... 1899—1909 (verkställande direktör 1899—1909, v. ordförande 1903—	V. Ståhle, major, (likvidator) 1921—

STYRELSESUPPLEANTER.

R. Nordenanker, kapten	1888—1895	O. Mellin, rådman	1907—1909
Henrik Santesson	1895—1896	(suppleant för likvidatorer 1909—1912)	
Carl Frisk, bankdirektör	1896—1899	O. Cassel, borgmästare, (suppleant för likvidatorer)	1921—
C. Johansson, fabrikör	1899—1907		

SEKRETERARE.

Fr. Hallberg, bankdirektör ...	1888—1891, 1892—1898	J. G. Löwgren, auditör	1899—1906
H. T. Benckert, rådman	1892	Ferd. Carlessen, stadsfogde ...	1907—1908
		Alb. Alm, e. o. hovrättsnotarie	1909

REVISORER.

Bror Hain, handlande	1888—1897	Ossian Bergman, bankkamrer	1899—1907
Fredrik Runnqvist, kamrerare	1888—1902	J. G. Löwgren, auditör	1903—1909
L. O. Melander, läroverksadj.	1888—1909	R. Borgstedt, bankdirektör ...	1908—1909
Ax. Bökelund, landskamrerare	1898		

REVISORSSUPPLEANTER.

Ossian Bergman, bankkassör	1888—1898	J. G. Löwgren, vice auditör...	1900—1902
A. Pettersson, läroverksadj....	1888—1892	R. Borgstedt, bankdirektör ...	1900—1907
Ernst Ancker, bankdirektör ...	1888—1909	A. Strümpel, drätselkamrer ...	1903—1909
Carl Wahlgren	1893—1899	A. Brändström, bankkamrer...	1908—1909
F. Strömberg	1899		

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

STYRELSELEDAMÖTER.

C. Cedercrantz, landshövding	1909—1918	C. A. C. Stålhammar, överste	
(ordförande 1909—1918)		(k. m:ts)	1911—
Fr. Pettersson, landshövding	1909—1923	Oscar Cassel, borgmästare ...	1912—
(vice ordförande 1909—1918,		(vice ordförande 1918—)	
ordförande 1918—1923)		Viktor Ståhle, kapten, trafik-	
W. Jung, major	1909—1915	chef.....	1915—
Oskar Mellin, rådman	1909—1912	Adolf Anderson, grosshandlare	1918—
G. A. Kindberg, direktör	1909—	Joh. Svensson, ingenjör	1918—
Ivar Berg, godsägare	1909—1918	Ax. Bökelund, landskamrerare	1923—
C. O. Nilsson, disponent	1909—	(ordförande 1923—)	

STYRELSESUPPLEANTER.

G. H. af Petersens, vice häradshövding	1909—1916	Karl Westholm, häradshövding	
Alb. Olsson, grosshandlande	1909—1923	(k. m:ts)	1913—
Adolf Anderson, grosshandlande	1909—1918	S. G. Sjöqvist, grosshandlande	1916—
Ernst Petre, vice häradshövding (k. m:ts)	1911—1912	Ax. Bökelund, landskamrerare	1918—1923
		John Zetterstedt, häradshövding	1923—
		E. Ljungqvist, direktör	1923—

SEKRETERARE.

O. Cassel, borgmästare	1909—
------------------------------	-------

REVISORER.

G. Hj. Petersson, redaktör ...	1909—1917	Axel Ehrengrenat, kronofogde	
P. Witthöft, pastor	1909—1910	(k. m:ts rev.)	1914—1916, 1923—
K. A. R. Isaksson, godsägare	1909—1914	C. J. Strandberg, direktör ...	1915—
Oskar Erickson, domänintend.		R. Borgstedt, bankdirektör ...	1918—
(k. m:ts rev.)	1911—13, 1917—19	E. K. Bergström, f. d. distrikts-	
Axel Andersson, godsägare, ...	1911—	chef, (k. m:ts rev.)	1920—1922

REVISORSSUPPLEANTER.

R. Borgstedt, bankdirektör ... 1909—1917	C. J. Strandberg, handlande... 1911—1914
Axel Andersson, godsägare ... 1909—1910	Ossian Bergman, bankdirektör 1915—
August Jonsson, landtbrukare 1909—	

FÖRENINGAR,

till vilka Kalmar järnvägar äro anslutna:

Svenska Järnvägsföreningen	sedan 1886
Enskilda järnvägars försäkringsanstalt mot olycksfall	» 1904
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening	» 1906
Järnvägsassuransföreningen	» 1911
L'Association internationale du congrès des chemins de fer	» 1911
Turisttrafikföreningen för Södra Sverige	» 1913
Svenska vägföreningen	» 1914
Enskilda järnvägars ömsesidiga försäkringsförening mot olycksfall i arbete ...	» 1918
Svenska Trafikförbundet	» 1924

BYRÅTJÄNSTEMÄN.

Dels på grund av banans ringa längd och trafikens i följd därav begränsade omfattning, dels såsom en följd av bolagets tryckta ekonomiska ställning under många år sammanslogos under den första trafikeringsperioden en del tjänstebefattningar. Sålunda stod trafikchefen från början under åren 1875—76 skriven såsom stationsinspektör för Kalmar, ehuru stationen hela tiden sköttes av stinsassistenten, som sedermera blev stins darsamma-städes. Från 1 oktober 1876 till 5 juni 1877 omhänderhades trafikledningen av verkställande direktören, men redan sistnämnda datum sammanslogs trafikchefssysslan med Kalmarstinsbefattningen. Denna kombination varade dock ej längre än till 1879, från vilket år anställdes en särskild trafikchef, som tillika skulle vara chef för ban- och maskinavdelningarna. Inom den sistnämnda avdelningen experimenterade man med omväxlande verkmästare och maskiningenjör*), och även inom banavdelningen var trafik-

*) Att sakkunnigt maskinbefäl erfordrades, kan man få en föreställning om av nedanstående relation, upptecknad efter "åsyna vittnes" berättelse.

Den till verkmästare upphöjde arbetaren, f. d. båtsmannen Malmberg var stor i orden, men mycket litet bevandrad i järnvägsteknikens irrgångar. Av järnvägens fyra första lokomotiv voro två vid leveransen 6-kopplade, men då hela dragkraften i början ej behövde uttagas, hade dessa av Malmbergs företrädare ändrats till 4-kopplade "för att få dem lätthanterligare". Några år efter det Malmberg 1878 tillträd sin befattning, erfordrades ökad dragkraft, men då M. aldrig sett någon 6-kopplad maskin, var det ej fråga om att återställa de två maskinerna i ursprungligt skick, utan ny maskin, n:r 5, beställdes och levererades år 1895. Denna var dessvärre 6-kopplad och med invändig rörelse, vilket övergick M:s horisont, allrahälsst som loket avlämnades nedkopplat. Då chefen, efter att i nio månader hava saknat loket i trafiken, började förstå, var skon klämde, beordrade han M. omedelbart sätta loket i trafik. Under arbetet härmed frågade M. en

chefen tidtals ensam utövare av baningenjörsbefattningen, tidtals hade han till sin hjälp en baningenjör eller assistent. För vidmakthållande av en ekonomisk administration voro under åren 1897—1909 de flesta byrå-tjänstemännen (trafikchef, trafikinspektör, baningenjör, maskiningenjör, kontrollör, förrådsförvaltare och förrådsbokhållare) gemensamma för Kalmar, Nybro—Sävsjöströms, Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar. Med år 1913 hade gemenskapen härutinnan avvecklats mellan de bredspåriga och de smalspåriga banorna, så att vardera gruppen hade självständig personal på ovanstående tjänstebefattningar. Först år 1915, d. v. s. omedelbart efter öppnandet av Sävsjöström—Nässjö järnväg ansågs det bredspåriga bankomplexet Kalmar järnvägar tillräckligt starkt att kunna ensamt bära, förutom chefen, en befattningshavare för vardera av de olika avdelningarna.

Innehavarna av de skilda befattningarna under årens lopp angivas i nedanstående uppställning.

Trafikchef: 1874 Löjtnanten J. A. Brunskog. — Från 1 oktober 1876 tjänstgjorde verkställande direktören såsom trafikdirektör. — 1877 års bolagsstämma den 5 juni beslöt, att trafikchefssysslan skulle sammanslås med stinsbefattningen i Kalmar, som innehades av löjtnanten A. H. Forselius. — 1879 skildes befattningarna åter. T. C. blev löjtnanten W. Jung. — 1910 kaptenen V. Stähle.

Baningenjör: 1874 löjtnanten J. A. Brunskog (tillika trafikchef). — 1876 löjtnanten C. H. Öhnell. — 1879 löjtnanten W. Jung (tillika trafikchef). — 1897 Hj. Ekholm (assistent, tillika tca). — 1899 O. A. Brunius. — 1906 A. Ander. — 1911 V. Stähle (tillika trafikchef). — 1914 R. Carlstedt (assistent). — 1915 E. Pettersson.

Maskiningenjör: 1874 Emil Ekströmer (benämndes först verkmästare). — 1878 indrogs maskiningjörsbefattningen och anställdes en verkmästare, vartill utsågs arbetaren A. Malmberg, men tillsattes därjämte en utomstående sakkunnig såsom maskininspektör, vilken syssla maskindirektören Brodin vid statens järnvägar åtog sig. — 1879 indrogs inspektörsbefattningen och övertogs maskinavdelningen av trafikchefen. — 1896 utsågs till verkmästare efter Malmberg ritaren Emil Ek-

verkstadsarbetare, var han hade vevstakarna. Denne påvisade, att de redan voro monterade på sin plats, vartill M. genmälte: "Ja, dom där, ja, men jag menar dem, som ska sitta utanpå!" Nästa år hade befälet över maskinavdelningen uppdragits åt en ingenjör och M. var borta. Han gjorde dock en och annan visit i lokstallarna, och fann vid ett sådant tillfälle "femman" lyftad högt i tak. Vid hans fråga, vad meningen därmed var, svarade en spjuver, att loket gick lite illa, så koppelstängerna måste sträckas ett par tum. "Ja", svarade M., "jag känner bra till det där felet, och där finnas många andra också, men dem talar jag inte om!"

ström, som från år 1900 erhöll titeln maskiningenjör. — 1921 Manne Johansson.

Trafikchefsassistent, Trafikinspektör: 1897 Hj. Ekholm. — 1897—1909 A. Hansson. — 1899—1922 A. Åström. (Att banorna 1899—1909 hade två trafikinspektörer berodde på förvaltningsgemenskap med N. S. J., K. B. J. och K. T. J.) — 1922 N. Bruce.

Byråassistent: 1918 N. Bruce. — 1922. Befattningen indrogs.

Kamrerare: 1874 L. E. Schiött. — 1893 J. A. Blomgren. — 1921 B. Sandsten.

Kassör: 1878 L. E. Schiött. — 1893 J. A. Blomgren. — 1910 G. Johansson. — 1914 S. Ström.

Kontrollör: Kungl. järnvägsstyrelsen ombestyrde kontrollen över Kalmarbanans trafikinkomster, ävensom dess milkontroll, alltsedan järnvägens tillkomst ända till 1908, då överenskommelse träffades mellan Kalmar och Växjöjärnvägarna om gemensamt kontor i Växjö med K. Schauman såsom kontrollör, i sammanhang varmed milkontrollen överflyttades till Örebrokontoret. Växjökontoret upplöstes 1917, då Kalmarjärnvägarna förlade sitt kontor till Stockholm under överinseende av K. Schauman, samtidigt Enskilda Järnvägarnas kontrollör. — 1922 inrättade Schauman kontor i Kalmar för K. J., K. B. J., K. T. J., M. Å. J. och S. Ö. J.

Förrådsförvaltare: 1900 B. Sandsten. — 1921 B. Petersson.

LINJEPERSONAL.

Vid Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägars öppnande för trafik erfordrades en jämförelsevis ringa personal. Kalmar—Emmaboda järnvägs till 1874 års bolagsstämma avgivna första stat omfattar 58 personer, vilka uteslutande ägnade sig åt järnvägstjänsten; därjämte läkare, urmakare och grindvakter. Nybro—Sävsjöströmsbanans stat omfattade blott 23 personer förutom grindvakter. Huru personalen med åren ökats genom trafikens tillväxt samt tillkomsten av Sävsjöström—Nässjö järnväg, framgår av nedanstående tablå, angivande antalet tjänstemän vid 1923 års utgång.

Byrå- och linjepersonal	A n t a l				
	Summa	Admin. avdeln.	Ban- avdeln.	Trafik- avdeln.	Maskin- avdeln.
Ordinarie	233	3	45	135	50
Extra	47	—	1	20	26
Tillfällig	10	—	—	10	—
Verkstadsarbetare	24	—	—	—	24
Summa	314	3	46	165	100

En förteckning över samtliga innehavare av de olika tjänsteposterna vid banan under alla de gångna åren skulle bli mycket lång och innefatta namnen på många plikttrogna kämpar på det fredliga arbetets fält, bland vilka av utrymmesskäl här kunna namngivas endast de, som längst tjänat bolaget. Så gamla affärsföretag som Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägar uppamma helt naturligt en hel del "trotjänare", och styrelserna hava också vid upprepade tillfällen visat dessa sin erkänsla genom att behänga dem med patriotiska sällskapets medalj. Första medaljtilldelningen var i slutet av år 1899 till firande av Kalmarbanans 25-åriga tillvaro. Medaljörer blevo då lokomotivförarne J. Selander, P. Hansson och A. Medin, överbanmästaren J. Pettersson, överkonduktören V. Harte-lius, vaktmästaren A. Ohlsson, konduktören J. Paulsson, stationskarlsför-mannen C. Brandt, eldaren P. Persson, stationskarlarna Fr. Karlsson och J. P. Peterson, banvakterna J. A. Pettersson, J. Fredriksson, P. I. Israels-son, J. Pettersson, N. A. Pettersson, C. Jonsson och P. G. Johansson samt pumparen J. A. Pettersson.

År 1901 fyllde Nybro—Sävsjöströms järnväg sina 25 år, och även detta kvartsekeljubileum högtidlighölls genom medaljutdelning den 7 decem-ber. Med medalj behängdes då stationsföreståndarna O. V. Liljegren och C. E. Brobergh, överbanmästaren H. Andersson, konduktören N. P. Svens-son samt banvakterna G. Johansson, A. Håkansson, C. J. Jonsson, P. Mårtensen, L. A. Kardell, N. M. Pettersson och O. Andersson.

Till den 30 december 1904 hade Kalmarbanans styrelse inbjudit så många av den ordinarie personalen, som kunde bli lediga från tjänst-göring, till en enkel "kollation" på teaterkällaren i Kalmar för att över-vara bolagets andra medaljutdelning. Flera av dem, som tänkt sig få vara med på festen, måste stanna i tjänstgöring, enär denna dag utbrutit en rasande snöstorm. Emellertid gick festen av stapeln och följande tjänste-

havare medaljerades: stationsföreståndarne K. Ek, E. Karlsson, T. Bäckman och J. G. Åstrand, vagnmästaren C. A. Holm, lokomotivföraren C. A. Magnusson, konduktören F. A. Lundberg, stationskarlen E. Nicklasson och putsaren J. A. Karlsson.

Den tredje medaljutdelningen vid Kalmarbanan ägde rum den 28 april 1911. Medaljörer voro stationsinspektoren Erik Gunnar Ericsson, stationskarlarne Anton Carlsson-Calleström och Johan August Israelsson, banvakterna Johan Pettersson, Karl Johan Carlsson och Joel Peter Olsson samt pumparen Johan August Pettersson. Utdelningen skedde vid en festlig kollation å stadshotellet i Kalmar, varvid voro inbjudna styrelsens ledamöter, bolagets tjänstemän samt äldre medaljörer. Festen fick av en ledsam anledning ett hastigt slut. Den gamle medaljören Gustaf Johansson, som led av höggradigt hjärtfel, blev av glädjen att få vara tillsammans med förmän och kamrater under för honom ovana former så altererad, att han fick ett slaganfall med omedelbar dödlig utgång. Han fick sluta sin jordebana i kamraters krets vid en fest, egnad åt arbetets lov.

Den 19 november 1921 förrättades Kalmarbanans fjärde medaljutdelning. Till följd av depressionstiden åtföljdes den ej, såsom de föregående, av någon "kollation", utan företogs i all enkelhet under styrelsens närvaro å dess sessionsrum. De medaljerade voro trafikinspektören Carl Arthur Rossini Åström, f. d. kamreraren Johan August Blomgren, kamreraren Bernhard Sandsten, banmästaren Frans Gustaf Månsson-Magni, banvakten Karl Johan Andersson och stationskarlen John Viktor Jonsson.

Till medaljörer vid 50-årsminnets firande hava anmälts följande tjänstemän: förrådsförvaltaren Bernhard Petersson, stationsföreståndarne Hugo Ericsson, Ernst Leth, Åke Selander, Arvid Andersson och Fredrik Carlström, expeditiönsföreståndaren Sigurd Johansson, förste stationsskrivaren Reinhold Liljegren, stationsskrivarne Ernst Antoni och Hilding Jacobson, banvakterna Frans Palmgren och Gottfrid Franzén, packmästaren Johan Friberg samt stationskarlen Frans Edvard Johansson. Sålunda äro vid järnvägen under dess 50-åriga tillvaro ej mindre än 66 befattningshavare medaljerade.

En förteckning över innehavarna av föreståndarebefattningarna vid de olika stationerna kan även vara av intresse, varför en sådan följer här nedan.

Kalmar: 1874 A. H. Forselius (assistent 1874—1876). — 1879 A. Kastman.
— 1884 E. D. Törnebohm. — 1897 K. Ek.

Smedby: 1874 M. Hammar. — 1879 N. Ekerot. — 1888 Edv. Carlsson.
 — 1914 J. Gust. Åstrand. — 1921 N. F. Carlström.
Trekanten: 1874 C. G. Söderlund (brann inne därstädes). — 1881 G. Bäckman. — 1882 J. V. Erikson. — 1923 C. J. G. Gunér.
Västrakulla: 1912 C. P. Mårtensson. — 1922 C. Kuhlberg.
Nybro: 1874 J. A. G. Thernström. — 1896 Gunnar Ericsson. — 1913 J. Elfving.
Örsjö: 1874 A. V. Beijer. — 1877 M. Röing. — 1888 N. Ekerot. — 1891 Th Bäckman. — 1918 Fr. Carlström. — 1921 G. Rosenblad.
Eskilsryd: 1906 C. P. Mårtensson. — 1912 Aug. Löfgren. — 1921 O. Arnér.
Lindås: 1876 A. Danielsson. — 1878 N. Ekerot. — 1879 Edv. Carlsson. — 1888 C. E. Hägerlund. — 1895 Gust. Åstrand. — 1915 Erik Åström.
Brånahult: 1913 J. A. Andersson.
Orrefors: 1876 O. V. Liljegren. — 1918 E. Leth.
Gullaskruv: 1899 G. V. Petersson. — 1905 N. F. Carlström. — 1918 G. Rosenblad. — 1921 Aug. Löfgren.
Målerås: 1876 C. E. Brobergh. — 1903 J. Elfving. — 1913 Holger Svensson.
Sävsjöström: 1876 J. Samuelsson. — 1897 Joel Andersson. — 1899—01 vikariat (Sig. Johansson, R. Liljegren, J. Elfving). — 1901 J. Elfving. — 1903 H. Ericsson.
Varshult: 1914 G. V. Bergman. — 1920 F. V. Arnér.
Ekhorva: 1914 G. Åstrand. — 1920 G. V. Bergman.
Ösjöbol: 1914 Ax. Löfgren. — 1918 C. O. V. Johansson. — 1921 G. L. Engdahl.
Milletorp: 1914 A. Elmqvist.
Österkorsberga: 1914 Å. Selander.
Snärle: 1914 J. Danielsson.
Bäckseda: 1914 H. Håkansson.
Ekenässjön: 1914 E. T. Gustafsson.
Tjunnaryd: 1915 D. Fransson.
Björköby: 1914 E. Antoni. — 1920 G. Åstrand.
Rödjenäs: 1914 J. Simonsson.
Stensjön: 1914 J. Hultqvist.
Gissebäck: 1914 A. Hellberg.

LÖNEFÖRHÅLLANDEN, PENSIONERING.

LÖNER, FASTSTÄLLDA AV BOLAGSSTÄMMA ELLER STYRELSE.

De första inom *Kalmar nya järnvägsaktiebolag* bestämda arvoden fastslogos vid extra bolagstämman den 9 augusti 1872, då beslöts, att till envar av direktionens sju ledamöter under byggnadstiden skulle utgå per år 400 rdr, därtill för verkställande direktören 3,500, till dennes suppleant 700 samt till varje revisor ett dagarvode av sex rdr. Kontrollerande ingenjörens årsarvode bestämdes till 4,500 rdr, däri inberäknade alla kostnader för resor. Sekreteraren och ombudsmannen erhöll ett arvode av 50 rdr och bokhållaren 100 rdr per månad. Lön för befattningen såsom trafikchef, baningenjör och stins i Kalmar bestämdes redan i juli 1873 att utgå med 4,000 rdr per år jämte fri bostad.

Följande månadslöner fastställdes nästan ett år före trafikeringens början, nämligen i oktober 1873 (med förbehåll av bolagsstämmans godkännande): Bokhållare vid Kalmar station: 125 rdr och 25 rdr i hyresersättning. Stationsinspektoren i Nybro 100 rdr; stins i Smedby, Trekanten, Örsjö 75 rdr med rätt för dessa fyra till fri bostad och vedbrand. I april 1874 beslöts, att stins i Nybro skulle erhålla ett lönetillägg av 25 rdr i månaden, så länge posten ej var förlagd till stationen. Till biljettförsäljaren i Kalmar och bokhållaren i Nybro bestämdes lönen till 62 $\frac{1}{2}$ rdr per månad. "Med avseende på omöjligheten att få passande personer till banvaktare för 30 rdr i månaden beslöt direktionen (i maj 1874), att banvaktarnes månadsarvode skulle tillsvidare höjas till 40 rdr."

Järnvägens första avlöningsstat, på förestående grunder upprättad i god tid före banans öppnande för trafik och framlagd till bolagsstämman den 2 juni 1874, hade följande utseende:

	Avlöning.	Inkvartering.	Beklädnad.
<i>Huvudkontoret</i>			
T. C. och biö (tillika stins)	333: 33	nat.	—
Km och Fdfv	150: —	—	—
Läkare	25: —	—	—

	Avlöning.	Inkvartering.	Beklädnad.
Vaktm. och materialvakt	33: 33	5: —	nat.
<i>Banavdelningen</i>			
Bm n:r 1	100: —	15: —	—
Bm n:r 2	66: 67	10: —	—
Bv 16 st. à 35: — kr.	560: —	84: —	—
Grv 14 st. à 7 1/2 kr	105: —	—	—
<i>Trafikavdelningen</i>			
Knr 3 st. à 55: — kr.	165: —	24: 75	nat.
Urmakare	8: 33	—	—
<i>Kalmar station</i>			
Stins assistent	125: —	25: —	—
Goexpr	75: —	11: 25	—
Kb	62: 50	9: 37	—
Stkfm	40: —	6: —	6: 50
Stk 3 st. à 35: —	105: —	15: 75	19: 50
Nattvakt	35: —	5: 25	Päls
Notisbud (bestrides av vaktm.)	15: —	—	—
<i>Smedby station</i>			
Stins	75: —	nat.	—
Stk	30: —	4: 50	6: 50
<i>Trekanten station</i>			
Stins	75: —	nat.	—
Stk 2 st. à 30: —	60: —	9: —	13: —
<i>Nybro station</i>			
Stins*)	100: —	nat.	—
Kb	62: 50	nat.	—
Stkfm	35: —	5: 25	6: 50
Stk 2 st. à 30: — kr.	60: —	9: —	13: —
Nattvakt	35: —	5: 25	Päls
<i>Örsjö station</i>			
Stins	75: —	nat.	—
Stk 2 st. à 30: — kr.	60: —	9: —	13: —
<i>Maskinavdelningen</i>			
Lokförm. (tillika lokf.)	125: —	18: 75	—
Lokf. 2 st. à 110: — kr.	220: —	33: —	—
Lokl. 3 st. à 65: — kr.	195: —	29: 25	—
Lokp. 2 st. à 40: — kr.	80: —	12: —	—
Vgsm och brm 2 st. à 40: — kr.	80: —	12: —	Päls
Pumpare och kolv. 2 st. à 35: — kr.	70: —	10: 30	—

*) Om Nybro ej får post, ökas arvudet med 25 kr. per månad.

Sammanlagt kontant 3,888: 53 per månad eller 46,662: 36 per år.

Direktörsarvodena nedsattes efter banans fullbordande till 300 rdr för varje ledamot samt till 3,000 för verkställande direktören, allt från 1875 års ingång.

Till en verkmästare anslogs i augusti 1874 ett belopp av 2,000 rdr per år, vilket redan från den 1 januari 1875 höjdes till 3,000 rdr.

Milpengar skulle från den 1 januari 1875 utbetalas med 9 öre per mil för lokförare och 6 öre per mil för eldare, vid växeltjänst med 11 öre per timme för lokförare och 7 $\frac{1}{2}$ för eldare. Från samma tidpunkt nedsattes sekreterarens arvode till 200 rdr per år.

På grund av bolagets mycket skrala ekonomi ändrades vid 1876 års bolagsstämma 1874 års stat, varvid en del nedsättningar förekommo. Kamrerarens månadslön nedsattes till 125 kronor, läkarens till 15 (vilket dock denne nekade antaga), andre banmästare till 60, lokeldarnes till 60 och lokputsarnes till 37: 50, varjämte milpengar för lokeldare borttogos. Ett fåtal smärre ökningar förekommo. Sedan åt kamreraren år 1878 uppdragits även kassörsbefattningen, ökades dennes lön till 1,800 per år.

Milpengar hade återinförts under år 1877, men såväl dessa som kolpremierna borttogos åter med 1879 års ingång för att kunna åstadkomma nödiga besparingar i driften.

Den med maskiningenjörsbefattningens indragande i januari 1879 anställde maskininspektören erhöll ett årsarvode av 100 kronor för varje lokomotiv. Lönerna för stins i Smedby och Lindås nedsattes samtidigt till 50 kr. per månad*).

Trafikchefens (tillika baningenjör) för K. J. och N. S. J. lön bestämdes i augusti 1879 till 4,500 kronor, varav K. J. betalade 2,500 jämte fri bostad. Från 1 juli 1883 ökades lönen med 500 kronor från vartdera bolaget. Stationsinspektorens i Kalmar lön ökades i maj 1882 från 1,000 till 1,200 kronor per år.**)

Bolagets finanser förbättrades så småningom,

*) Att, trots de ytterligt pressade lönerna, humöret icke sjönk hos *alla* tjänstemännen, framgår av nedanstående till eftervärlden bevarade samtal. Då verkställande direktören vid ett tillfälle reste förbi Smedby, anhöll stinsen därstädes om ett råd. Egenheten Bo var till salu för 40,000 rdr, och stins frågade nu, om han ej borde köpa den. Direktören, som kände stinsens dåliga ekonomi, frågade, varmed han tänkt sig betala gården, och fick då till svar: "jo, om jag sitter kvar några år på Smedby, så betalar jag kontant med vad jag lägger av på lönen".

**) Huru direktionen oaktat de små löneökningarna på allt sätt sökt hålla omkostnaderna nere vid ett minimum, framgår av följande framställning till 1884 års bolagsstämma: "Ända till för några år sedan (1878) upptog staten för Kalmar station lön för två stations-skrivare. Vid de betydliga reduktioner, som därefter skedde, blev den ena av dessa stationsskrivarelöner indragen, icke därför att tjänsten ej mera behövdes, utan av den orsak, att möjlighet den tiden fanns att till biträde vid göromålen å Kalmarstationen begagna unge män, som för att vinna övning och utsikt till framtida befordran tjänst-

så att bolagsstämman 1886 fann sig föranlåten höja stationsinspektorens i Kalmar och godsexpeditörens löner till 1,650 kronor samt stationsinspektorens i Smedby lön från 720 till 900 kronor.

År 1891 kunde bolagsstämman ändtligen vidtaga en välbehövlig renovering av avlöningsstaten genom att öka månadslönerna för följande befattningshavare sålunda: Stationsskrivaren i Kalmar med 15 kronor, stationskarlsförmannen darsammastädes med 10 kronor, stationskarlarna i Kalmar med 7: 50, i Nybro med 6, å övriga stationer med 5 kronor. Banvakternas avlöning ökades med 5, varjämte stins i Nybro erhöill det i ursprungliga staten utlovade lönetillägget av 25 kronor i månaden på grund av mistad postersättning. Hela lönestaten för året ökades därigenom med 2,115 kronor.

Den del av den svagast avlönade personalen, som ej fått vara med om föregående löneförhöjning, erhöill från 1 juli 1893 någon ökning, sålunda att konduktörerna erhöillo 3 kronor, banmästaren 10 kronor, förste eldaren 7: 66, övriga eldare samt smörjare 5 kronor och putsarne 4 kronor per månad. Dessutom ökades stins i Kalmar lön med 150 och övriga stinsars med 100 kronor per år. Direktionens arvode nedsattes från 2,100 till 700 kronor och kamrerarens (i samband med personombyte) från 1,800 till 1,200 kronor. Kamreraren uppbar dessutom 600 kronor från N. S. J., vars kamrerarebefattning från denna tid sammanslogs med Kalmarbanans. Vid bolagsstämman 1895 höjdes kamrerarens lön med 300 kronor.

Vid 1894 års bolagsstämma beslöts återinföra milpengar för lokomotivpersonalen. Verkmästarebefattningen annonserades i november 1895 ledig mot årslön av 2,000 kronor. Lönen för stins i Nybro sattes från 1 juni 1896 till 105 kronor per månad.

Till extra baningenjörsbiträde åt trafikchefen anslogs från 1 januari 1897 200 kronor per månad. I augusti 1899 bestämdes baningenjörslönen till 3,600 kronor och i november samma år trafikchefsassistentlönen till 2,800 med tillägg av 200 kronor, så länge endast *en* byråskrivare ansågs

gjorde utan någon avlöning. Detta sätt för göromålsens besörjande har likväl mött svårigheter, härledande sig från icke blott ökning av tjänstebestyren vid huvudstationen utan ock minskad tillgång på lönlösa elever. För närvarande erfordras vid denna station fyra skrivare, därav minst två, med redan förvärvad vana vid göromålen, hava ständig sysselsättning, den ene vid godsexpeditionen och den andre såsom stationsinspektorens biträde. De bägge andra, som kunna vara yngre och något mindre tillövade, behövas för att å stationens ena eller andra avdelning biträda, då arbetena hopa sig i större mängd. För dessa två är fast avlöning icke erforderlig. De kunna i mån av deras arbete och duglighet förnöjas med lämpliga arvoden av förslagsanslaget till extra biträden. Däremot är det för tjänstgöringens besörjande av dugliga och pålitliga personer alldeles nödvändigt, att förstnämnda två stationsskrivare få fast lön, och att denna icke sättes lägre, än som någorlunda svarar mot kostnaden för tarvligt livsuppehälle. Därför föreslog direktionen ökning av förutvarande stationsskrivarelönen från 600 till 900 kronor per år samt upptog en ytterligare sådan befattning till 720 kronor per år.

erforderlig. En år 1900 nyinrättad förrådsbokhållarbefattning skulle avlönas med 1,800 kronor.

Lönerna för de tjänstemän, baningenjör, assistenter, m. fl., vilka voro gemensamma för de i Kalmar inlöpande banorna, bestämdes f. o. m. den 1 juli 1900, inom ett visst anslag 12,000 kronor, av en år 1897 tillsatt kommission. Denna gjorde i januari 1905 framställning till resp. styrelser om anslagets ökning till 15,000 kronor, vilket godkändes, varigenom lönerna kunde ökas.

Från och med år 1901 ökades lönerna med 15 % för befattningshavare med årslön understigande 1,000 kronor samt med 3 % för dem, som hade mellan 1,000 och 2,000 kronor.

Med verkstadsbolagets tillkomst förenades maskiningenjörsbefattningen med föreståndareskapet för verkstaden samt förrådsförvaltareskapet med bokhållaresysslan vid verkstaden, varigenom lönerna från 1 januari 1905 kunde höjas, nämligen till resp. 4,050 och 2,800.

Bolagets numera goda ekonomi tillät direktionen att uti 1904 års stat f. o. m. april upptaga lönerna till belopp, som mera än förut överensstämde med, vad som betalades vid andra järnvägar.

Vid majsammanträdet 1904 fastställde direktionen ett nytt formulär till kontrakt med personalen, och antogs "bestämmelser rörande avlöning, tjänstledighet m. fl. förmåner för personalen" samt "bestämmelser rörande personalens vid Kalmar—Emmaboda järnväg antagning, indelning, lydnadsförhållanden och ansvar". Efter stark påtryckning från personalen medgav direktionen vissa lindringar i dessa, i sin första formulering väl hårda bestämmelser, vilka i sitt ändrade skick delgavos personalen jämte ett lugnande cirkulär.

Direktionen antog den 29 juni 1906 en ny avlöningsstat att gälla f. o. m. den 1 juni 1906. Denna blev dock ej av lång varaktighet, i det att efter framställning från det vid sekelskiftet nybildade järnvägsmannaförbundets lokalavdelning för första gången verkliga underhandlingar om löneavtal upptogs i juli 1907.

Samma månad reglerades lönerna även för nedanstående tjänstemän sålunda: ban- och maskingenjörer, trafikinspektör lägst 4,000, högst 5,000, kontrollör lägst 3,500, högst 4,500, förrådsförvaltare lägst 3,000, högst 4,000, stations- och byråskrivare i stad lägst 1,200, högst 2,050, kvinnlig skrivare lägst 1,020, högst 1,750.

Med giltighet från 1 juli reglerades i december 1907 lönerna för följande personal:

	1:sta lönekl.	5:e lönekl.
Banmästare i Kalmar	1,370	1,780
» i Nybro	1,310	1,720
» å landet	1,250	1,660
Stationsinspektor i Kalmar	3,000	4,000
» i Nybro	2,060	3,060
» i Trekanten	1,500	2,400
» i Smedby, Örsjö	1,200	2,000
Stationsmästare.....	1,080	1,500
Stationsförman	1,020	1,320
Godsexpeditör	2,400	3,200
Kontorsbiträde, manligt, i Kalmar	1,140	1,440
» » i Nybro	1,080	1,380
» » å landet	1,020	1,320

* *

*

Hitintills hade med undantag för förvaltningspersonal lönerna för Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägars personal bestämts av resp. styrelser oberoende av varandra. För lönesättningarna åt *Nybro—Sävsjöströms-banans* personal under den för Kalmarbanan här ovan avhandlade perioden gälla nedanstående data. Sävsjöströmsbanans lönestat för 1877, som fastställdes av bolagsstämman den 7 juni innehöll bl. a. följande lönebestämmelser per år: styrelseledamot 300, verkställande direktör 1,500, sekreterare 200, trafikchef och baningenjör 4,000, kamrer och kassör 1,200, banmästare 1,380 jämte inkvartering 180; reparationsförman 720, banvakt 432 jämte inkvartering 180 (eller in natura); grindvakt 72, stationsinspektor 840 jämte bostad in natura; stationskarl 420 jämte inkvartering 63 och beklädnad 78, lokförare 1,200 jämte inkvartering 180; lokeldare 720 jämte inkvartering 120, konduktörer 660 jämte inkvartering 99 och beklädnad in natura; vagnsmörjare och bromsare 480 jämte inkvartering 72 och beklädnadsersättning 78.

Resersättning skulle utbetalas vid sådan tjänstgöring, som nödgade den tjänstgörande att skaffa sig natthärbärge utom sitt hemvist, och skulle utgå med följande belopp till: trafikchefen 5 kronor (endast för resor utom tjänstgöringsområdet); stationsföreståndare 2: 50; banmästare 1: 25; lokförare 1: —; eldare, konduktör och smörjare 0: 75; stationsbetjänt, ban- och grindvakt 0: 50.

Vid Nybro—Sävsjöströmsbanans styrelsesammanträde den 24 juli 1889 fastslogs, vad som förut i allmänhet varit medgivet, nämligen att bolagets tjänstemän och betjante fingo utan löneavdrag åtnjuta, de förra tre veckors, de senare tio dagars semester årligen, oberäknat frisdagar (var tredje söndag).

Reseersättning till trafikchefs- och baningenjörssassistenten bestämdes i maj 1897 till 2 kronor per natt och 2 kronor per hel dag.

Från Kalmar—Berga järnvägsstyrelse hade i november 1897 till Sävsjöströmsstyrelsen ankommit ett av Kalmar järnvägs styrelse tillstyrkt förslag om tillsättande av en del gemensamma tjänstemän för de tre banorna. Till- och avsättandet skulle, såsom ovan antydts, handhavas av ett trafikutskott på tre personer, en från vardera bolaget. Lönerna skulle utgöra: för trafikchefen 6,000 kronor jämte fri bostad och vedbrand, uppskattade till 600 kronor, för trafikchefsassistenten och baningenjörssassistenten 2,400, event. 2,800 kronor till vardera samt till byråskrivaren 1,000 kronor. Kalmar och Kalmar—Berga järnvägar skulle deltaga med vardera 38 % och Nybro—Sävsjöströms järnväg med 24 % av kostnaderna. Förslaget biträdades slutligen av Nybro—Sävsjöströmsbanan.

I anledning av tillkomsten av Kalmar—Torsås järnväg föreslog Kalmar nya järnvägsaktiebolag i skrivelse den 29 november 1898 i vissa hänseenden gemensam förvaltning för K. J., N. S. J., K. B. J. och K. T. J. i likhet med vad förut varit gällande för de tre förstnämnda banorna. Sävsjöströmsbanans styrelse, som "fann det föreliggande förslaget ej undanröja de olägenheter, som visat sig vara förenade med sammanslagningen av trafikchefs- m. fl. poster vid de tre förstnämnda järnvägarna", ansåg sig förhindrad godkänna förslaget. Kalmarstyrelsen tog N. S. J:s styrelses uttalande efter orden och avfattade ett därefter lämpat svar, som föranledde N. S. J:s styrelse meddela Kalmarstyrelsen, att det ej varit dess avsikt att anordna en egen trafikförvaltning, utan anhöll nu få ett förslag i ärendet, varefter saken ordnades efter det framlagda förslaget.

* *

*

Efter ovan relaterade episod *följdes de båda banorna åt beträffande alla lönebestämmelser*. År 1910 bestämdes lönen från den 1 juni för trafikchefen, tillika verkställande direktör, till 7,000 kronor, därvid beräknades, att trafikchefen även skulle uppbära lön såsom kontrollant vid den då ifrågasatta Sävsjöström—Nässjö järnvägs byggnad. Trafikchefslönen ökades år 1915 till 12,000 kronor, sedan kontrollantarvudet för Nässjöbanan bort-

fallit, och trafiken å den senare banan omhändertagits av Kalmarbanan. I november 1917 upprättades med trafikchefen kontrakt, vari lönen bestämdes till 18,000 kronor. Sekreterarens och ombudsmannens lön bestämdes i februari 1911 till 500 kronor. Då ny baningenjör tillsattes från 1 januari 1915, bestämdes hans lön till 4,000 kronor med två ålderstillägg à 500. För den ungefär samtidigt tillsatta nya kassören (kvinnlig) skulle lönen utgå med 2,000 kronor. Från den 1 januari 1917 höjdes lönerna med 500 kronor för vardera av baningenjören, maskiningjören och förrådsförvaltaren samt för kassören till manlig kontorsskrivares lön, som sedermera följts. Från 1 januari 1919 ökades åter baningenjörens lön med 500 kronor. De stora löneökningarna 1918 och 1919 till personalen föranledde styrelsen att i oktober 1919 bestämma lönerna för trafikinspektör och baningenjör till 7,000 kronor, kamrerare och förrådsförvaltare till 6,000. Med nya, yngre befattningshavare bestämdes förrådsförvaltarelönen från den 1 juli 1921 till 4,000 och trafikinspektörslönen från den 1 april 1922 till 5,500, som från den 1 januari 1924 ökades till 6,000 kronor. Lönen till byråassistent utgick efter förste stationsskrivares lön med tillägg av 300 kr. per år.

Banmästarnas förut angivna löner voro individuella ända t. o. m. år 1915. Från ingången av år 1916 avlönades banmästarne lika med lokförare, år 1918 såsom stationsföreståndare å II klass station samt f. o. m. 1919 såsom stationsföreståndare å II, resp. III klass station med de högre kvalificerade banmästarne enligt den senare klassen.

Läkarearvodena ökades: i Kalmar år 1915 från 300 till 500, 1919 till 600 och 1923 till 1,000 kronor, i Nybro år 1918 till 600 och 1923 till 900 samt å Sävsjöström—Nässjö järnväg år 1917 till 350, år 1918 till 500 och 1923 till 700 kronor.

LÖNER ENLIGT ÖVERENSKOMMELSE MED PERSONALFÖRBUNDEN.

Av en lönenämnd, tillsatt av förvaltningarna och personalen med ombud från Järnvägsmannaförbundet och den nystartade Svenska järnvägarernas arbetsgivareförening, i vilken Kalmarbanan inträdt jämlikt styrelsebeslut den 8 augusti 1906, uppgjordes den 13—18 september 1907 ett för tiden 1 juli 1907—31 december 1910 giltigt löneavtal med personalen vid Kalmar—Emmaboda, Nybro—Sävsjöströms, Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar, därvid för första gången tillämpades de ännu använda grunderna för gruppindelning, ortstillägg, m. m.

Avlöningarna bestämdes sålunda å billigaste ort:

	Vid anta- gandet	Efter 3 år	Efter 6 år	Efter 9 år	Efter 12 år
Grupp 1. (Stationskarlar, banvakter m. fl.)	900	975	1,050	1,125	1,200
Grupp 2. (Packmästare, lokeldare m. fl.)	1,020	1,095	1,170	1,245	1,320
Grupp 3. (Konduktörer)	1,200	1,275	1,350	1,425	1,500
Grupp 4. (Lokförare)	1,320	1,455	1,590	1,725	1,860

För ort B. (Nybro) tillkom 60 kronor samt för ort C. (Kalmar) 120 kronor.

Resekostnadsersättningen bestämdes per 10 km. till: för lokförare 6 öre, lokeldare, konduktör och packmästare 4 öre samt smörjare 3,5 öre. Avtalet innehöll vidare bestämmelser om hyresavdrag, bränsle, ävensom om jordupplåtelse, nyodling, övertidsersättning, traktaments- och nattlogiersättning, beklädnad, om tjänstgöringstid, befordran, begravningshjälp, m. m., som numera avhandlas i "allmänna bestämmelser", likalydande för alla järnvägar.

År 1910 i december förnyades överenskommelsen med personalen, tillhörande järnvägsmannaförbundet, angående lönestatens av år 1907 giltighet ytterligare fem år. Ur lönestaten bortföll då alla sådana föreskrifter, som influtit i "allmänna bestämmelser" enligt huvudavtal n:r 2, varom närmare härneda. Efter långvariga förhandlingar med personalen, tillhörande Sveriges lokomotivmannaförbund, träffades den 3 januari 1912 ett avtal, varigenom förutvarande avtal förlängdes att gälla ytterligare fyra år. Under år 1912 av Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening utarbetade bestämmelser för avlöning m. m. till stationsföreståndare m. fl. antogs att gälla för Kalmar järnvägar f. o. m. år 1913. Under detta år träffades mellan Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening å ena sidan samt järnvägsmanna- och lokmannaförbunden å andra sidan förnyat avtal angående gemensamma bestämmelser rörande anställning, tjänstgöring, m. m. att tillämpas f. o. m. den 1 januari 1914.

Efter järnvägarnas inträde i Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening hava alla bestämmelser rörande förhållandet mellan förvaltning och till förbunden ansluten personal reglerats genom avtal mellan föreningen och de olika personalförbunden. Huvudavtal n:r 1, i sin första avfattning antaget 1907, innehåller regler för behandling av uppkommande menings- skiljaktligheter mellan järnvägsförvaltningar och järnvägspersonal eller de

båda då existerande organisationerna. Detta huvudavtal kompletterades år 1918 med en förhandlingsordning mellan Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening å ena sidan, samt, å den andra, Svenska järnvägsmannaförbundet och Sveriges lokomotivmannaförbund, gällande f. o. m. den 1 juli 1918. De allmänna bestämmelserna för personalen innefattas i huvudavtal nr 2, som första gången trädde i kraft med ingången av år 1910 och sedan med vissa förändringar förnyats den 1 januari 1914, 1 januari 1918 samt 1 juni 1920 (med tillämpning av 8-timmarlagen), giltigt t. o. m. den 31 december 1924. Vid 1914 års revision hade Sveriges lokomotivmannaförbund inträddt såsom avtalande part vid sidan av järnvägsmannaförbundet. Med Svenska järnvägarnas kontorspersonalförbund träffade arbetsgivareföreningen huvudavtal år 1919 med giltighet från den 1 juli samma år till den 30 juni 1922. Det första detaljerade eller s. k. centrala avtalet med samma förbund avsåg samma begynnelse-tid, men förnyades med 1922 års ingång.

Löneavtalen hava efter 1915 förnyats vart tredje år och innebära 1919 ökade grundlöner, vartill sedan 1916 kommit avsevärda krigs- och kristidstillägg, vilka dock började hastigt automatiskt minskas med sjunkande index-tal i mitten av år 1921.

Grundlönerna för personal, tillhörande järnvägsmanna- och lokmannaförbunden, utgöra för närvarande å billigaste ort:

	Vid an- tagandet.	Efter 3 år	Efter 6 år	Efter 9 år	Efter 12 år.
Grupp I (Stationskarlar, banvakter m. fl.)	1,620	1,720	1,840	1,960	2,100
» II (Packmästare, lokeldare m. fl.)	1,720	1,840	1,960	2,100	2,300
» III (Konduktörer)	1,840	1,960	2,100	2,300	2,600
» IV (Lokomotivförare)	2,100	2,300	2,500	2,700	3,000

För dyrorter hava tillagts: Hvetlanda 30, Emmaboda och Åseda 60, Nybro 90, Nässjö 120 och Kalmar 150 kronor. Resekostnadsersättning utgår för lokförare med 20 öre per timme, konduktör, packmästare och eldare 15 öre, smörjare 10 öre och bromsare 7 öre.

Den 17 oktober 1922 bestämdes, att förestående löneavtal skulle äga giltighet till 1924 års utgång. Revision av dyrortsindelningen ägde rum den 24 maj 1923 för Kalmarbanornas personal, tillhörande ovannämnda förbund, men föranledde ingen annan ändring, än att Hvetlanda uppflyttades från A1- till B-ort.

* *

*

Innan "centrala avtalet" träffades med kontorspersonalförbundet, hade inom arbetsgivareföreningen enhetliga bestämmelser utarbetats för löner m. m. åt stationsföreståndare, stationsskrivare, m. fl. vid de enskilda järnvägarna. Stationerna klassificerades i åtta klasser, bestämda genom vissa faktorer, erhållna genom medeltal av antalet tåg, biljetter, resgods, expeditioner, gods, vagnar, efterkrav, personal samt inkomster och totaluppbörd. Därtill indelades banorna i fem grupper i avseende å deras betydelse och bärighet. (År 1912 tillhörde Kalmar järnväg grupp C och Sävström—Nässjö järnväg grupp D, men år 1919 uppflyttades båda i grupp A tillika med en hel del andra järnvägar). Vid järnvägsgrupp C utgjorde avlöningarna 1912, förutom fri bostad, för stationsföreståndarna i

stationsklass	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
vid antagandet ...	1,240	1,460	1,680	2,060	2,500	2,800	3,000	3,200
efter 3 år	1,350	1,570	1,800	2,200	2,650	3,000	3,200	3,400
» 6 »	1,460	1,680	1,930	2,350	2,800	3,200	3,400	3,600
» 9 »	1,570	1,800	2,060	2,500	3,000	3,400	3,600	3,800
» 12 »	1,680	1,930	2,200	2,650	3,200	3,600	3,800	4,200

Därtill kommo ersättningar för postgöromål vid sådana stationer, som tillika voro poststationer.

Lönerna för stationsskrivare vid C-banor utgingo sålunda:

	Vid antagandet.	Efter 3 år	Efter 6 år	Efter 9 år	Efter 12 år
Stationsskrivare II kl.	1,360	1,460	1,560	1,660	1,880
Stationsskrivare	1,440	1,660	1,880	2,100	2,330
1:e stationsskrivare	2,330	2,500	2,700	2,900	3,100

Dessutom tillägg med 120 kronor för skrivare i Kalmar.

Vid föreningsstämma 1917 fastställde arbetsgivareföreningen ny och förbättrad lönestat för stationsföreståndare och skrivare. Ehuru denna innehöll betydligt bättre lönesiffror än 1912 års stat, varade det dock ej längre än till 1919, förr än nya löner fastslogos, denna gång fullt avtalsmässigt efter förhandlingar den 24 februari—5 och 8 mars 1919.

Lönerna skulle numera, sedan banorna tillförts bangrupp I, utgå enligt nedanstående i förkortning anförda tabell.

stationsklass	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
vid antagandet ...	1,800	2,000	2,200	3,300	3,600	3,900	4,200	4,600
efter 3 år	2,000	2,200	2,500	3,600	3,900	4,200	4,600	5,000
» 6 »	2,200	2,500	2,800	3,900	4,200	4,600	5,000	5,400
» 9 »	2,500	2,800	3,100	4,200	4,600	5,000	5,400	5,800
» 12 »	2,800	3,100	3,400	—	—	—	—	—

Varje stationsförståndare är därjämte tillförsäkrad fri bostad. Tillägg för poststationsgöromål och trafikplatsövervakande utbetalas till stationsföreståndare, som omhänderhar dylika göromål.

Lönerna för stationsskrivare utgå sålunda:

	Vid an- tagandet.	Efter 3 år	Efter 6 år	Efter 9 år	Efter 12 år	Efter 15 år
1:e stationsskrivare	3,300	3,600	3,900	4,200	4,600	—
stationsskrivare	2,400	2,700	3,000	3,300	3,600	4,000
stationsskrivare II kl.	2,060	2,260	2,560	2,860	3,160	—
1:e kontorsbiträden	2,000	2,200	2,500	2,800	3,100	—
kontorsbiträden	1,720	1,840	1,960	2,100	2,300	—

Till expeditionsförståndare utbetalas 300 kronor utöver lönen för 1:e stationsskrivare. Till ovanstående löner komma dyrortstillägg för Kalmar med 225 och för Nybro med 135 kronor per år.

Genom avtal med kontorspersonalförbundet den 20 januari 1923, gällande för tiden 1 januari 1923—31 december 1925, förlängdes giltigheten av förestående bestämmelser, dock med en del smärre ändringar, bland vilka de väsentligaste voro, att lönen för stationsföreståndare vid III klass station ökades med 300 kronor, d. v. s. ändrades till följande tal: 2,500, 2,800, 3,100, 3,400, 3,700, samt att kontorsbiträdeslönerna höjdes till: 1,750, 1,875, 2,000, 2,200, 2,500. Av de för stationsklassificeringen använda trafikfaktorerna hava två, såsom i viss mån vilseledande, utgått, nämligen antal personal och inkomster.

Förnyad dyrortsindelning för kontorspersonalen fastställdes genom skiljedom den 20 september 1923 till likhet med den för övrig personal gällande.

DYRTIDSTILLÄGG.

Då dyrtiden började göra sig kännbar, tilldelades personalen krigstidstillägg, i början mera blygsamma, första gången i november 1915 ett engångsbelopp av 50 kronor till all ordinarie personal med lön av högst 2,500 kronor samt till gift extra personal, till övrig personal en halv månadslön, dock högst 50 kronor. Dessutom utgick ett belopp av 10 kronor till varje befattningshavares i uteslutande järnvägstjänst hustru samt barn under 15 år. Efter förhandlingar under förra hälften av år 1919 medgävo de därvid överenskomna tilläggen full kompensation efter "indextalets" förändringar. Krigstidstillägget skulle utgå dels i form av en grundplåt per dag, olika för olika bangrupper, dels i vissa procent av lönen,

dels slutligen såsom familjetillägg med visst belopp för hustru och vart barn, — allt enligt nedanstående tabell:

Socialstyrelsens indextal	% å lön	Familjetillägg		Grundplåt (bang. I) kronor pr dag
		hustru	barn	
172—163	50	90	30	2: 70
162—153	47	75	25	2: 57
152—143	44	60	20	2: 43
142—133	41	45	15	2: 30
132—123	38	30	10	2: 17
122—113	35	—	—	2: 09
112—103	32	—	—	1: 92
102— 93	29	—	—	1: 73
92— 83	26	—	—	1: 55
82— 73	23	—	—	1: 37
72— 63	20	—	—	1: 20
62— 53	17	—	—	1: 02
52— 43	14	—	—	0: 84
42— 33	11	—	—	0: 66
32— 23	8	—	—	0: 48
22— 13	5	—	—	0: 30
12— 3	2	—	—	0: 12

Emellertid inträffade hösten 1920, att indextalet överskred tabellens högsta tal. Förvaltningarna erbjödo personalförbunden en automatisk påbyggnad på tabellen, men då detta ej godtogs, var nära, att öppen konflikt utbrutit. Efter långvariga förhandlingar och regeringens ingripande överlämnades ärendet till skiljedomstol, som tilldömde personalen en mindre förhöjning på den automatiska påbyggnaden, i huvudsak gående ut över den högsta bangruppen.

Överenskommelsen med personalförbunden angående kristidstillägg utgick med år 1921. Någon ny uppgörelse kunde ej träffas vid årsskiftet, men arbetsgivareföreningen utfärdade nya bestämmelser med i anledning av depressionen nedsatta kristidsersättningar, vilka tills vidare genom en oskriven överenskommelse accepterades av personalen. I dessa slopade man dittills förekommande grundplåt och familjetillägg samt övergick till en rent procentuell linje med efter dåvarande indexläge förhöjt procenttal. Dyrtidstillägget skulle bortfalla, så snart indextalet gått ned under 50. Personalen erhöll i alla fall full compensation efter 1914 års löner, enär

under de goda åren även grundlönerna ökats med ej mindre än omkring 50 %.

Dyrtidstilläggen bestämdes sålunda:

Indextal	Bangrupp I	Indextal	Bangrupp I	Indextal	Bangrupp I
	%		%		%
132—123	57	102—93	36	72—63	15
122—113	50	92—83	29	62—53	9
112—103	43	82—73	22	52—50	3

Vid indextalets event. höjning över 132 skulle tabellen påbyggas proportionellt. För 20-åringar fixerades tillägget till 50 och för 19-åringar till 25 % av fullt tillägg, för 18-åringar skulle intet tillägg utgå.

För personal, tillhörande kontorspersonalförbundet skulle dyrtidstilläggen utgå efter ovan angivna procenttal, dock med iakttagande, att för envar befattningshavare tillägget skulle med minst 25 kronor i månaden understiga det dyrtidstillägg, som vid indextalet 116 hade utgått med tillämpande av förutvarande grunder.

Personalen ville emellertid ej i längden åtnöja sig med arbetsgivarnes diktamen, och då överenskommelse ej i godo kunde träffas, etablerades vid vissa järnvägar av järnvägsman- och lokmannaförbunden strejk, som avslutades den 17 oktober 1922 med accepterande å båda sidor av ett medlingsförslag, vilket för Kalmar järnvägar innebar följande dyrtidstillägg:

Indextal	Bangrupp I	Indextal	Bangrupp I	Indextal	Bangrupp I
	%		%		%
132—123	57	92—83	39	52—43	20
122—113	51	82—73	36	42—33	13
112—103	46	72—63	31	32—25	6
102— 93	42	62—53	26		

Dessa sålunda bestämda dyrtidstillägg skulle utgå f. o. m. den 1 juli 1922 t. o. m. 31 december 1924.

Genom skiljedomstolens utslag den 12 december 1922 bestämdes dyrtidstillägg för kontorspersonalen f. o. m. den 1 juli 1922 t. o. m. 1925 års utgång efter något andra grunder, än för övrig personal, nämligen ej i procent, utan med uträknade månadsbelopp, avpassade efter olika lön och indextal.

Byråpersonalen tilldelades kristidstillägg först år 1917, nämligen trafikchefen med 600, trafikinspektören och maskiningenjören 500, baningenjören, kamreraren och förrädsförvaltaren 450. För 1918 och följande år

hava kristidstilläggen utgått för trafikchefen efter statens bestämmelser samt för övrig byråpersonal i likhet med för linjepersonalen. Järnvägs-läkarne erhöles f. o. m. år 1920 40 % dyrtidstillägg, vilket upphörde 1923 med arvodenas reglering.

PENSIONERING.

Vid sammanträde den 11 novembar 1889 beslöt direktionen för Kalmarbanan efter vidlyftiga underhandlingar och beräkningar att ingå i den nybildade Enskilda järnvägars pensionskassa med så stor del av hela personalen, som därtill befanns villig, undantagandes den då 70-årige kamreraren Schiött, för vilken avsattes 2,000 kronor att jämte ränta såsom pensionsgodtgörelse utbetalas till Schiött vid hans avgång från tjänsten.

Sävsjöströmsbanans styrelse följde exemplet den 4 juni 1891.

Sedan enskilda järnvägarnas pensionskassas reglemente den 1 juli 1909 ändrats därhän, att bl. a. pension ej finge beräknas på avlöningsförhöjningar efter uppnådda 50 år, och detta skulle i hög grad menligt inverka på pensionerna för en del äldre personal, som under föregående år åtnjutit jämförelsevis låg avlöning, beslöt 1910 års bolagsstämma att i detta ävensom i en del andra pensionshänseenden bevilja vissa tillägg till kassans pensioner samt understöd för avgående, icke pensionerade befattningshavare eller dessas efterlevande. Stämman beslöt sålunda att för de pensionstagare, som före 1907 års lönereglering fyllt 50 år medgiva en fyllnadspension av 52 $\frac{1}{2}$ % av skillnaden mellan pension, beräknad efter deras lön vid avskedstagandet, och kassans pension, ävensom att tilldela avgående befattningshavare, som ej inkommit i pensionskassan, en pension av 52 $\frac{1}{2}$ % av den pension, han skulle åtnjutit från kassan.

Under kristiden hava bolagsstämmorna beaktat även sina pensionärers och understödstagares bekymmersamma belägenhet och därför tilldelat de förra under dyrtidsåren 1917 och 1918 10 % pensionstillägg, dock minst 100 kronor, därefter 20 % med minimum 200 kronor, de senare under första dyrtidsåren 10 % understödstillägg, dock minst 50 kronor, därefter 20 % med minimum 100 kronor. 1922 års bolagsstämma återförde pensionstillägg och understöd till 1918 års siffror.