

XII.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

ANTAL BEFATTNINGSHAVARE OCH ARBETSUPPDELNING

I B. J. statistik fram till 1908 äro de extra befattningshavarna icke till antalet angivna. Då det skulle vålla allt för mycket arbete att ur avlöningshandlingarna leta fram antalet "extra" för varje år, visas i diagr. 64 för åren t. o. m. 1908 endast antalet ordinarie samt från år 1909 såväl ordinarie som extra och totalsumman.

Det är därvid att märka, att i siffrorna äro medräknade en del tjänstemän, som utföra arbete för *förvaltningen* i sin helhet, samt även de vid L. L. E. J. stationerade och vid K. F. J. anställda. Grindvakterskor äro icke medräknade.

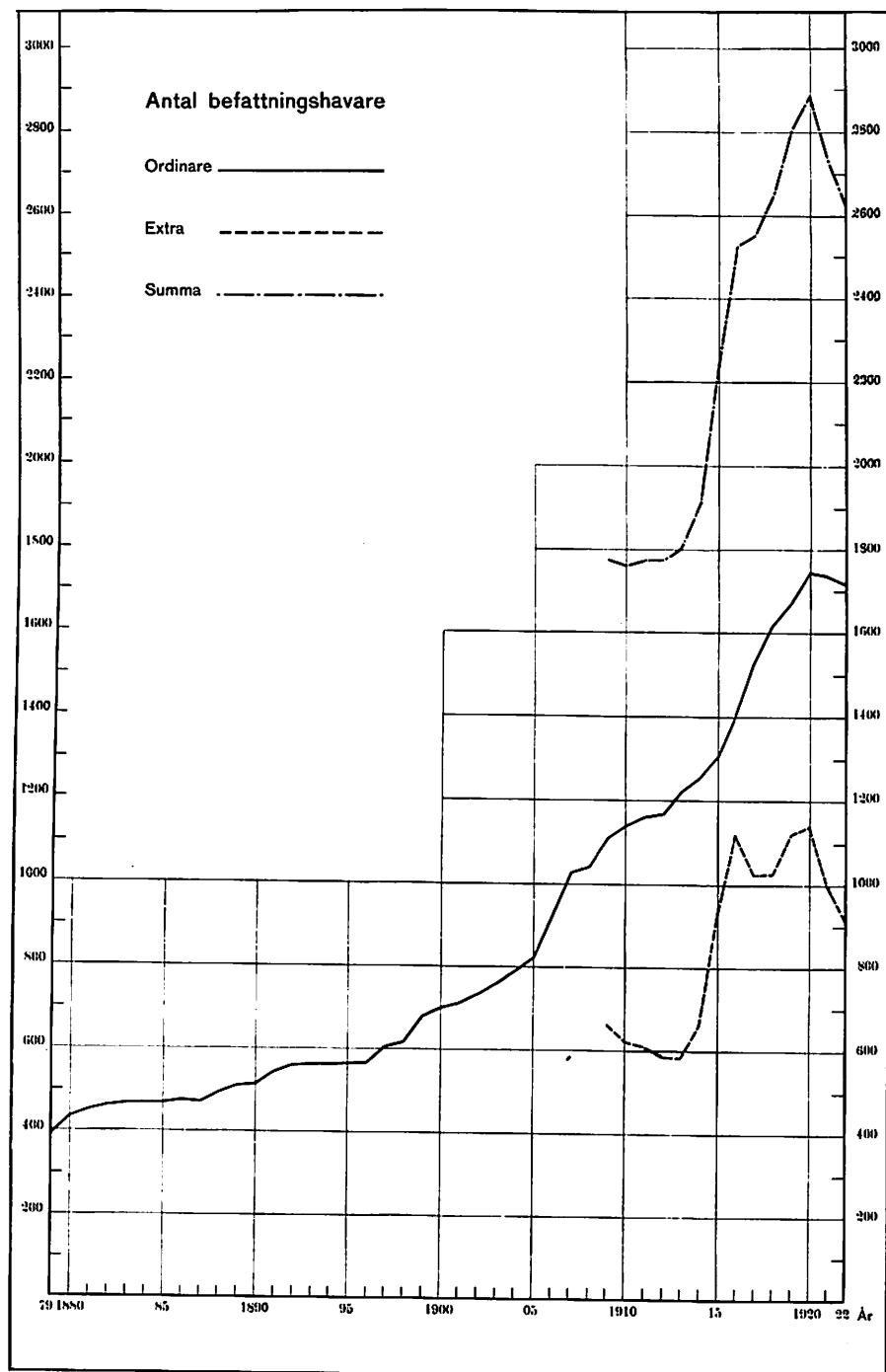
Krigstidens stora trafik ävensom 8-timmarslagen (resp. överenskomsten om tillämpning av motsv. arbetstid för linjepersonal) åstadkom såsom av diagrammet framgår en betydande personalökning. Under den på sista åren nedgående trafiken har minskning skett med c:a 250 man.

Under "Organisation" har en redogörelse lämnats beträffande befälsbefattningarna inom de olika avdelningarna. Det återstår sålunda att antyda, huru övriga befattningshavare varit och äro indelade i arbetet och vilka nya kategorier, som under tidernas lopp tillkommit.

Å byråer och expeditioner tjänstgjorde ursprungligen under de omnämnda befälspersonerna befattningshavare med tjänstemans grad samt vaktmästare, notisbud och telegrambärare. Sålunda funnos bokhållare, byråskrivare, ritare, kontorsskrivare, stationsskrivare och telegrafister.

I den mån arbetskraft blivit dyrare, hava de enklare arbetena överflyttats till mindre kvalificerade befattningshavare, såsom kontors- och skrivbiträden, förste kontorsbiträden samt till kvinnliga befattningshavare i olika tjänsteställningar.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN



Diagr. 64.

ANTAL BEFATTNINGSHAVARE OCH ARBETSUPPDELNING

Samma förhållande kommer beträffande linjetjänsten till synes t. ex. vid stationerna, där i innetjänst numera i stor utsträckning användas förste kontorsbiträden, kontorsbiträden, stationskarlsförmän och stationskarlar i st. f. stationsskrivare och telegrafister. Såsom förut nämnts förestås de mindre stationerna av stationsmästare i st. f., såsom förr var vanligt, av stationsinspektorer.

Trafikens och teknikens utveckling har i många fall haft till följd en mera genomförd uppdelning av arbetet än förr.

Vid banavdelningen finner man sålunda, att bevakningstjänsten till stor del koncentrerats på banvakterna, under det att reparationstjänsten huvudsakligen förrättas av den grupp befattningshavare, som benämnts reparationsförmän och ordinarie arbetare. Införandet av nya signal- och säkerhetsanordningar medförde anställandet av förreglingsförmän, förreglingsmontörer och arbetare samt telegrafnätets utvidgning anställandet av telegrafförmän och telegrafarbetare.

Vid maskinavdelningen hava med tågen åkande smörjare ersatts med på vissa stationer placerade vagn tillsyningsmän, vilka sortera under vagnmästare och vagnförmän. En befattningshavare av relativt nytt datum är "vagnskötaren", vilkens göromål är att medfölja persontåg för att, i den mån så kan ske utan att störa passagerarna, städa samt komplettera tvätt- och dricksvattenförråden m. m.

Vattentornseldarna hava i allmänhet tillika tjänstgjort såsom stationskarlar, brovakter eller kolvakter. Till antalet minskas de numera på grund av införandet av elektrisk kraft för pumpningen. På ett par ställen ha oljemotorpumpar insatts, vilka skötas av stationskarlar.

I och med införandet av lokomotivbyte fingo lokomotivförarna mindre att göra med lokomotivens dagsunderhåll. Detta ombesörjes numera av förste lokreparatörer och lokreparatörer, vilka på större lokomotivstationer sortera under särskilda lokreparatörsförmän. Förmän för lokputsarna hava å större lokomotivstationer tillsatts.

Vid reparationsverkstäderna har på grund av införandet av ackordsarbete m. fl. förhållanden rel. stor ökning av antalet verkstadsförmän befunnits nödvändig. Specialarbetare för autogen- och elektrisk svetsning, för reparation av elektriska ledningar, för pump- och vågreparationer hava i erforderlig omfattning utbildats.

Vid trafikavdelningen har arbetet i vissa fall specialiserats, utan att särskilt benämnda befattningshavare därför tillsatts. Vid större stationer finner man sålunda, att växlingstjänst, ställverkstjänst, magasinistjänst o. s. v. utföres av stationskarlar under befäl av bangårdsmästare och stationskarlsförmän.

LÖNER, FÖRMÅNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

1875—1898

Redan år 1875 bestämdes lönestater för de olika avdelningarnas personal. Nytt avlöningsreglemente antogs 1877 och åter ett nytt den 29.5 1879. Man hade då banan i det närmaste färdig och hade funnit, att ekonomiska svårigheter för företagets genomförande och drivande finge i hög grad beaktas. Avlöningarna undergingo sålunda en sänkning, som kan belysas därmed, att 1877 års 24 löneklasser från 360 till 5.000 kr. ersattes med 33 löneklasser från 240 till 4.800 kr. Till direktörerna utgingo löner över löneklass.

Som exempel på lönelägena kunna följande begynnelse- och slutlöner anföras:

	1877	1879
Banvakt	420—600	360—480
Stationskarl	420—660	360—600
Lokomotivputsare	480—720	360—660
Telegrafist	600—1.500	360—1.080
Lokomotiveldare	720—1.080	600—900
Lokomotivförare	1.080—1.500	900—1.500
Stationsskrivare	780—2.100	600—1.500
Stationsinspektor	1.080—3.000	900—3.000

Högsta angivna lönen till stationsinspektor utgick i allmänhet icke å linjestationerna.

Avlöningsreglementet innehöll även bestämmelser om övriga förmåner, som tillkommo de anställda.

Sålunda erhöilo ord. tjänstemän och betjante antingen fri bostad och vedbrand eller inkvarteringsersättning, beräknad i Göteborg till 20 och å övriga platser till 15 % av avlöningen. Vidare erhöil betjäningspersonal, som under tjänstgöring skulle bära föreskriven uniform, antingen uniformspersedlar eller beklädnadsersättning med 72 kr. pr år.

Efter bestämmelser om rese- och traktamentsersättning, missräkningspenningar och avlönings utgående i vissa förekommande fall, såsom avsked, dödsfall och fullgörandet av värnplikt, följde bestämmelser om fri-biljetter och läkarevård (se "Läkarevård").

Beträffande fribiljetter var antalet bestämt för tjänstemännen, under det att för betjäningens biljetter vederbörande direktör hade att be-

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

stämma antalet efter förefintligt behov, liksom även den vikt förnödenheter, som finge medföras.

Tillsammans med avlöningsreglementet fastställdes även bestämmelser rörande milpenningar, kolpremier samt förbrukning av smörjningsämnen. På grund av metersystemets införande ömarbetades dessa och fastställdes av styrelsen den 7.3 1881 i sitt nya skick.

Kolpremierna hava sedermera avskaffats, men då frågan om deras lämplighet på sista tiden återupptagits till diskussion, kan det vara av intresse att följa frågans utveckling.

Enligt de nämnda bestämmelserna voro *milpenningarna* att betrakta såsom ersättning för tjänstgöring utöver den tid, som med de ordinarie avlöningsförmånerna ansågs vara ersatt.

För varje 10 kilometer utöver 3.000 km:s tjänstgöring per kalendermånad å godståg skulle utbetalas till

lokomotivförare	25 öre
„ eldare	10 „
vagnsmörjare	10 „ .

Vid tjänstgöring å persontåg eller blandat tåg skulle varje 10 km räknas lika med 7 km å godståg.

Det är att märka, att, under det att i definitionen å milpenningarna talas om *viss tid*, som skall anses vara med lönen betald, själva bestämmelserna gälla *ett arbete*, nämligen tjänstgöring å tåg en viss väglängd, oberoende av den tid, som åtgått.

Kolpremierna skulle anses såsom belöning för visad skicklighet och påpasslighet vid användningen av bränslet å lokomotiven. All lokomotivtjänst värderades efter särskilda bestämmelser i "vagnkilometer", och tilläts en förbrukning av 5 kg per 10 vagnkm. Vad som förbrukades mindre ansågs som besparing, och premie för densamma skulle tillfalla lokomotivförare med 12 och lokomotiveldare med 8 öre per 100 kg. Vid merförbrukning skulle motsvarande löneavdrag göras.

Beträffande smörjningsämnena skulle inga premier lämnas men väl löneavdrag göras för överförbrukning, då det gällde lokomotivförare eller eldare. Vagnsmörjare, som under flere månader överförbrukade smörjningsämnena, skulle anses olämplig för sin befattning.

Under de följande åren beslutade styrelsen en del förmåner utöver de i avlöningsreglementet fastställda.

Sålunda beviljades den 12.4 1882, på grund av de höga priserna å livsförnödenheter i Åmål, för verkstadsarbetarna fraktfri transport från Göteborg av livsförnödenheter under återstoden av nämnda år. Detta medgivande förnyades, och ända fram på 1900-talet köpte verkstads-

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

arbetarna gemensamt varor från Göteborg, vilka vagnslastvis ankommo och distribuerades.

Ett för ordinarie personalen särdeles viktigt beslut fattade styrelsen den 28.1 1884, nämligen att avlöning skulle utbetalas

vid sjukdom:

under 3 månader med full lön,
 „ följande 3 månader med 80 %,
 „ „ 3 „ „ 50 %,

vid frånvaro för hälsans vårdande:

under 3 månader med 80 %,
 „ följande 3 månader med 50 %,
 „ „ 3 „ „ 30 %.

Samma år ändrades bestämmelserna om dagtraktamenten.

I december 1890 beslöt styrelsen, att konduktörer och packmästare skulle erhålla milpenningar, utgående med

vid tjänstgöring å snälltåg 2 öre per 10 km,
 „ blandat tåg .. 3 „ „ 10 „ „
 „ godståg 4 „ „ 10 „ „

Därmed var en ny princip för milpenningarnas utgående antagen, enligt styrelsens beslut tillämpad på försök under 1890 vid maskinavdelningen. Det gällde ej längre betalning för en viss överprestation utan ett i proportion till utförd tjänstgöring beräknat lönetillägg för de åkande, vilket visserligen verkade sporrande på arbetslusten, men även var uttryck för den framträdande synpunkten, att "de åkande" hava vissa merkostnader, som böra ersättas.

De nya, provisoriskt tillämpade, bestämmelserna om milpenningar blevo fastställda att gälla från år 1894 och utgingo med olika belopp per 10 km i tågtjänst och per timma i växling enligt följande sammanställning:

	per 10 km.			per timma	
	å snälltåg och ensamt lok	å blandat tåg	å godståg, extra och arbets- samt militärtåg	vid stationstjänst	
	öre	öre	öre	4 f.m.—11 e.m.	11 e.m.—4 f.m
Lokförare	5	6	8	11	22
Lokeldare	3	4	5	7.5	15
Vagnsmörjare ..	3	3	3		

Samtidigt bestämdes *normalsatser* för förbrukning av stenkol och smörjämnen. För överförbrukning gjordes för lokomotivförare och eldare

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

löneavdrag, varvid dock förbrukningen under perioder om sex månader lades till grund. Däremot betalades icke några premier för besparing.

Skälen för premiernas borttagande voro, att det visat sig synnerligen svårt att komma till en rättvis beräkning. Olika lokomotiv, olika slitna lokomotiv, kolens och smörjmedlens kvalitet, väderleksförhållanden, olika tyngd å tågsätten m. fl. omständigheter kunde på olika sätt samverka, så att premierna blevo orättvisa. Beträffande tågtyngden berättas från "premietiden", huru somliga lokomotivförare hade en särskild förmåga att "plocka till sig" tomvagnar, varigenom deras kolbesparing blev större.

Från och med 1896 höjdes milpenningarna c:a 50 %.

Under slutet av 90-talet blev det tydligt, att förbättrade löneförhållanden erfordrades, varför nytt avlöningsreglemente förbereddes. Innan förslag till detta framlades, medgav styrelsen den 19.7 1897, att bromsare finge överföras på ordinarie stat samt den 9.5 1898, att inkvarteringsersättningen för alla orter skulle från 1.7 1898 utgöra 20 % och att beklädnadsersättningen för bannmästare skulle höjas från 8 till 10 kr. och för övriga betjante från 6 till 8 kr. per mån.

1899—1900

Det nya avlöningsreglementet antogs av styrelsen den 21.11 1898 att gälla från 1.1 1899. I detsamma bestämdes 25 löneklasser, liggande mellan 420—4.800 kr. I lönebestämmelserna ingick, att stationskarlsförmän, som tjänstgjorde såsom växel- eller magasinshöfding vid större station, kunde erhålla tilläggsarvode efter 60, högst 180 kr. per år samt att stationskarl, som tjänstgjorde såsom vagnväxlare vid större station, kunde erhålla ett tilläggsarvode av 60, högst 100 kr. per år. De ovan nämnda bestämmelserna om inkvartering och beklädnadsersättning voro i reglementet intagna. Rese- och traktamentsersättningarna voro höjda, under det att övriga bestämmelser i huvudsak voro oförändrade.

De nya lönerna ansågos av personal i de lägre löneklasserna icke tillfredsställande. Styrelsen fick sålunda på hösten 1899 från B. J. stationskarlsförening mottaga anhållan om förbättrade löneförhållanden. Denna skrivelse torde varit den första, som styrelsen mottagit från en inom personalen bildad organisation. Med anledning av föreningens anhållan beslöt styrelsen, sedan en beredning föreslagit olika alternativ, att fr. o. m. 1900 höja slutlönerna

kr. 660	till	780,
„ 720	„	840,
„ 780	„	900,
„ 960	„	1.080.

Samtidigt medgavs, att de äldste lokomotivförarna kunde erhålla ett

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

personligt lönetillägg av 120 kr. per år utöver den till 1.800 kr. fastställda slutlönen.

Likaledes beslöts höjning av inkvarteringsersättningen i Göteborg för betjante med avlöning under 90 kr. per månad från 16 till 18 kr. per månad.

Lönelägena fr. o. m. år 1900, jämförda med 1879 års, framgå av följande sammanställning av begynnelse- och slutlöner för vissa befattningshavare:

	1879 Kr.	1900 Kr.
Banvakt	360—480	480—780
Stationskarl	360—600	480—840
Lokomotivputsare	360—660	540—840
Stationskarlsförmän	540—780	660—1.080
Lokomotiveldare	600—900	720—1.080
Konduktör	660—1.080	780—1.200
Lokomotivförare	900—1.500	960—1.800 (1.920)
Telegrafist	360—1.080	1.080—2.400
Stationsskrivare	600—1.500	1.080—2.400
Stationsinspektör	900—3.000	1.500—3.000
„ i Göteborg		3.000—3.900

De närmast följande åren medförde inga förändringar i löneförhållandena.

Stationskarlsföreningen inlämnade 1901 och 1904 skrivelser med framställning om bättre villkor, men kunde dessa framställningar icke bifallas.

År 1905 beslöts medgiva, att kvinnliga skrivbiträden skulle kunna vinna ordinarie anställning såsom stations- resp. kontorsskrivare med avlöning två klasser lägre än motsvarande manlig personal.

Samma år beslöt styrelsen, att ord. befattningshavare skulle vid tjänstledighet för sjuklighet (hälsans vårdande) erhålla full avlöning under en månad.

Ungefär vid denna tid hade en omfattande lönerörelse vid de enskilda järnvägarna i landet igångsatts, vilken vid B. J. i första hand fann uttryck i en skrivelse från stationskarlsföreningen med begäran om löneförbättring. Vid styrelsesammanträde den 8.1 1906 anförde verkst. direktören, att han ansåge det uppenbart, att avlöningarna i förhållande till levnadskostnaderna vore relativt låga, men att detta gällde icke endast stationskarlsförmän och stationskarlar utan även en del andra personalgrupper, varför hela avlöningsreglementet borde underkastas revision, som borde ske i så god tid, att de nya bestämmelserna kunde tillämpas från ingången av 1907. Styrelsen biföll verkst. direktörens förslag.

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Vid styrelsens sammanträde den 5.3 1906 meddelade verkst. direktören, att lönerreglering vid statsbanorna ifrågasatts, och att densamma icke torde kunna tänkas genomförd förr än under år 1907. Då den förut beslutade revisionen icke borde ske utan visst samband med lönerregleringen vid statsbanorna, föreslog verkst. direktören, att revisionen skulle anstå, men att viss förhöjning fr. o. m. 1 mars räknat skulle genomföras för banbevakningspersonalen, stationsbetjante och bromsare. Styrelsen godkände förslaget, som tillförde dem av ovannämnda befattningshavare, som den 1.1 1906 innehaft ordinarie anställning minst i 2 år, och vilkas avlöning ej överstege 1.080 kr. per år, höjning med 120, 90 eller 60 kr. per år. Höjningen berörde 564 man. Dessutom ökades beklädnadsersättningen till banmästare från 120 till 144 kr. och för övriga från 96 till 120 kr. per år.

Vid samma och ett par följande sammanträden beslöt styrelsen, att inkomna framställningar beträffande löneförbättring från konduktörer, packmästare, bromsare och banvakter skulle företagas till behandling i samband med den förestående allmänna lönerregleringen.

Under tiden hade de händelser inträffat, som föranledde bildandet av Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening. Styrelsen beslöt den 10.9 1906 att ansluta sig till denna förening, ehuru under förbehåll att styrelsen skulle hava fria händer vid genomförandet av den förestående lönerregleringen.

Hela lönefrågan kom härigenom i ett nytt läge. För den personal, som var ansluten till Svenska Järnvägsmannaförbundet (bildat 1899), skulle lönerna bestämmas av en förhandlingsnämnd, bestående av medlemmar, utsedda av styrelsen och personalen, eller — för den händelse enighet ej kunde uppnås — av en förliknings- och skiljenämnd.

Från järnvägsmannaförbundet och kommitterade för dess avdelningar vid B. J. inlämnades den 29 nov. skrivelse med förslag till löner och förmåner. Dessutom inkom skrivelse från en nybildad organisation, B. J. stationsmästareförening, med anhållan om förbättrade villkor, och erhöi verkst. direktören uppdrag att inkomma med utredning och yttrande.

I den ovan nämnda skrivelsen från järnvägsmannaförbundet och kommitterade erkändes först tacksamt de förbättringar, som under senare åren kommit vissa grupper av personalen till del, men framhölls samtidigt, att förbättringarna icke varit tillräckliga i förhållande till levnadskostnadernas stegring. Därefter framställdes vissa önskemål, som här torde vara av intresse att omnämna.

Beträffande den gällande lönestaten anmärktes, att den vore uppdelad i långt flere lönegrader än vad arbetets art krävde, och att förenkling härutinnan borde kunna åstadkommas. Bestämd tid för uppflyttning

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

från en löneklass till en annan borde fastställas. Dyrortsfrågan erkändes vara så gott som omöjlig att fullt rättvist lösa, men borde ortstillägg utgå i Göteborg med minst 120 kr. samt i Falun, Ludvika och med dem i levnadskostnader jämnställda stationer minst 60 kr. per år. Efter 15 års ordinarie tjänst i den föreslagna personalgruppen I ansågs den obefordrade böra erhålla ett lönetillägg av 120 kr. per år. Arbetstiden ansågs böra begränsas till 9 timmar per dag — i vissa fall 8 timmar. Tiden mellan kl. 9 e.m. till 6 f.m. borde anses som natt och varje där- under infallande tjänstgöringstimma räknas som 1 ½. För lokpersonalen ansågs tjänstgöringstiden per månad icke böra överstiga 240 timmar för växlings- och godstågstjänst (max. 3 ½ mils hastighet) och 210 timmar (resp. 500 mils sträcka) för tåg med över 3 ½ mils hastighet.

Dessa önskemål torde vid tiden för deras framställande ansetts hava varit mycket högt ställda och blevo vid den följande överenskommelsen endast delvis tillgodosedda. I det följande komma vi att finna, huru de så småningom i vissa delar blivit mer än uppfyllda.

Förhandlingarna om de nya lönestaterna började den 6.3 1907 under ordförandeskap av dåv. hovrättsrådet A. BORGSTRÖM och fördes gemensamt för Bergslagens, Göteborg—Borås, Gäfle—Dala, Stockholm—Västerås—Bergslagens och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar. I förhandlingsnämnden voro såväl dessa järnvägars förvaltningar och personal som Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening och Svenska Järnvägsmannaförbundet företrädna genom ombud. Resultatet förelåg den 20 april s. å. i ett löneavtal för ordinarie personal och extra linjepersonal samt ett löneavtal för verkstadspersonal.

Som ledande princip vid förhandlingarna gällde, att samtliga löneförmåner skulle, såvitt möjligt, regleras i form av penninglön, varvid dock be- träffande den åkande personalen milpenningar fortfarande skulle utgå.

Enligt avtalet för ordinarie personal och extra linjepersonal upp- delades ord. personalen i lönehänseende i fyra grupper, för vilka löne- satser voro bestämda vid antagandet samt efter 3, 6, 9 och 12 års ord. tjänst. Dessutom funnos bestämmelser om extra linjepersonalens ställ- ning i lönehänseende i förhållande till de ordinarie. Den av personalen föreslagna uppdelningen av personalen i ett mindre antal grupper var därmed genomförd, men kunde det icke undvikas, att vissa befattnings- havare inom de olika grupperna blevo tillerkända tilläggsarvoden.

Indelningen i dyrorter gick längre än personalen begärt, i det att för B. J. tre dyrortsklasser bestämdes utöver A-orten. Därigenom utföll dyrortstilläggen högre än begärts, vilket hängde samman med de för de olika ortsklasserna beslutade olika avdragen för bostad i järnvä- gens hus.

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

I st. f. milpenningar infördes "reskostnadsersättning" med bestämda belopp per timma och per 10 km för tågtjänst samt per timma för växel-tjänst. Genom ersättning per tid och sträcka kunde uppdelning för olika tågslag undvikas.

Tjänstgöringstiden var bestämd till 10 resp. i vissa fall 9 och 8 timmar per tjänstgöringsdygn och för åkande personal till 260 timmar per 30 dagar. Genom införandet av vissa koefficienter för tjänstgöringstiden i snabbare tåg blev lägre tid för tjänstgöringen i dessa tåg fastställd.

Liksom övriga naturaförmåner bortföll även beklädnadsersättningen.

Beträffande tjänstledighet, tjänstgöringspenningar, fribiljetter samt läkarevård och medicin skulle förut gällande bestämmelser fortfarande tillämpas, till dess genom förhandling mellan organisationerna överenskommelse träffats om gemensamma bestämmelser för de enskilda järnvägarna. En del allmänna bestämmelser voro emellertid i avtalet införda.

Avtalet skulle gälla till utgången av år 1910 och skulle, beträffande lönerna, tillämpas retroaktivt från 1.1 1907.

Avtalet för verkstadspersonalen visade sig svårare att giva någon lämplig form beträffande lönerna. Man fick därvidlag stanna vid att för varje man bestämma en viss timpenning, som tillsvidare skulle tillämpas. Bestämmelserna om ackordsarbete, om tjänstgöringstid, som bestämdes till 57 timmar per vecka, om övertidsersättning m. m. voro däremot ägnade att utgöra grund för det framtida avtalsarbetet.

Även detta avtal skulle gälla till utgången av år 1910 och timpenningarna utgå retroaktivt från 1.1 1907.

Den genomgripande omläggning av de tidigare förhållandena, som genom ovan nämnda avtal inträtt, kunde icke försiggå utan meningsskiljaktigheter om bestämmelsernas tillämpning.

Sedan en kommitté sökt men icke lyckats komma till resultat, överlämnades tolkningsfrågorna till förliknings- och skiljenämnden, som under tiden 21.11—7.12 1907 sammanträdde och fattade beslut i de olika frågorna, av vilka en del voro av principiell betydelse för framtiden.

Den 21.8 1907 godkände styrelsen verkst. direktörens förslag om ny lönestat för stationsföreståndare, underinspektör i Göteborg, byråassistent, expeditiönsföreståndare samt kontors- och stationsskrivare ävensom vägledande normer beträffande avlöningen för tjänstemän av högre grad än förestående. Dessutom fastställdes ny klassificering för stationerna. Lönestaten skulle retroaktivt tillämpas från årets början.

Även beträffande tjänstemännen voro avlöningsförmåner sammanförda i ett bestämt penningbelopp med undantag av för stationsföreståndarna, som fortfarande skulle hava fri hostad och vedbrand. Värdet

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

av bostäder med bränsle var i staten angivet till bestämda belopp, som skulle ingå i delaktighetsbeloppen i pensionskassan.

Till dyrortsförhållandena hade hänsyn såtillvida tagits, att tjänstemän i Göteborg med upp till en slutlön av 5.000 kr. erhöilo ett extra arvode av 240 kronor.

I nedan gjorda jämförelser mellan begynnelse- och slutlönerna för vissa befattningshavare enligt 1900 och 1907 års avlöningsreglementen resp. avtal har vederbörande tillkommande inkvarteringsersättning och beklädnadsersättning tillagts. För banvakt har fria bostaden värderats lika med 20 % inkvartering. Stationsföreståndarna hava utöver lönen fri bostad och vedbrand.

	1900 Kr.		Ort	1907 Kr.
Banvakt	672—1.032	Grupp I	{ A B C D	1.050—1.350
Stationskarl.....	672—1.104			1.110—1.410
Lokomotivputsare	648—1.008			1.170—1.470
				1.230—1.530
Stationskarlsförman	888—1.392	Grupp II	{ A B C D	1.260—1.560
				1.320—1.620
Lokomotiveldare	864—1.296			1.380—1.680
				1.440—1.740
Konduktör	1.032—1.536	Grupp II och högsta lön i Grupp III	{ A B C D	1.260—1.860
				1.320—1.920
				1.380—1.980
				1.440—2.040
Lokomotivförare	1.152—2.160 ä 2.304	Grupp IV	{ A B C D	1.500—2.280
				1.560—2.340
				1.620—2.400
				1.680—2.460
Banmästare	1.056—1.560			1.380—1.860
Telegrafist	1.206—2.880	{	i Göteborg	1.500—3.300
Stationsskrivare				1.740—3.540
Kontörsskrivare				
Byråassistent II kl.		{	i Göteborg	2.700—4.000
Förste kontorsskrivare				2.940—4.240
Förste stationsskrivare				
Byråassistent I kl.....	2.520—3.600	{		3.600—5.000
Underinspektör i Göteborg				
Expeditionsföreståndare.....				
Stationsinspektör	1.500—3.000	{	I kl..... II „ III „ IV „	3.600—4.500
				3.300—4.000
				3.000—3.600
				2.700—3.300
Stationsmästare	780—1.200	{	V „ VI „ VII „	1.800—2.400
				1.500—2.100
				1.350—1.800

Genom skiljedomsutslag av den 11.2 1909 fastställdes lönebeloppen för extra banarbetare vid vissa banmästareavdelningar att gälla till utgången av år 1910.

1910—1923

Den mängd frågor rörande allmänna bestämmelser, löner och krigstidstillägg, som från år 1910 behandlats beträffande såväl den s. k. avtalspersonalen som övriga befattningshavare, nödvändiggör — för vinande av översikt — en uppdelning av frågorna.

Rörande bestämmelserna för slitandet av tvister hänvisas till avdeln. "Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening".

De i det följande omnämnda underhandlingarna hava i vissa fall skett *centralt* för alla till arbetsgivareföreningen anslutna järnvägar, i andra fall gemensamt med viss grupp av större järnvägar och i en del fall rent lokalt. I så gott som alla fallen hava arbetsgivareföreningens tjänstemän medverkat.

1. Personal, företrädd av Svenska Järnvägsmannaförbundet och Sveriges Lokomotivmannaförbund.

Allmänna bestämmelser.

För de enskilda järnvägarna äro gemensamma bestämmelser angående anställning, tjänstgöring, tjänstledighet m. m. sammanförda i huvudavtal n:r 2.

Såsom förut omnämnts fastställdes av skiljedomstolen år 1909 (22.10) det första huvudavtalet n:r 2 att gälla under åren 1910—13.

Under 1913 underhandlades om förnyat avtal. Sedan beträffande linje-personalen de frågor, varom man icke kunnat enas, hänskjutits till skiljedomstolen, fastställde denna lydelse för ifrågavarande bestämmelser den 12.12 1913, varefter — den 17.1 1914 — förlikning inför domstolen träffades rörande bestämmelserna för verkstadspersonal och banarbetare. Detta avtal skulle gälla åren 1914—1917.

Vid underhandlingarna under hösten 1917 nåddes i huvudsak enighet om lydelsen av det avtal, som skulle träda i stället för ovannämnda med år 1917 utgående avtal n:r 2, men måste även då en del frågor hänskjutas till skiljedomstolens avgörande. Giltighetstiden bestämdes till 1.1 1918—31.12 1921.

Urtima riksdagens år 1919 fattade beslut om arbetstidens begränsning föranledde emellertid ovannämnda avtals revidering före giltighetstidens utgång. Visserligen var arbetstidsbegränsning för trafikper-

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

sonal icke i lagen föreskriven, men från regeringshåll förutsattes, att arbetstiden för denna personal skulle kunna genom överenskommelse mellan organisationerna ordnas i lagens anda. Det meddelades, att om svårigheter härutinnan uppstode, skulle K. Maj:t "ej underlåta att påkalla riksdagens uppmärksamhet i lagstiftningsväg på förevarande spörsmål".

Organisationerna beslöto därför att träda i underhandling om revidering av bestämmelserna. Denna tog sin början den 4 december men kunde på grund av frågans invecklade natur icke slutföras förr än den 28.2 1920, då enighet var uppnådd. Avtalet skulle gälla från den 1.7 1920 till utgången av år 1923.

Genom uppgörelsen efter 1922 års strejk blev giltighetstiden för nyssnämnda avtal förlängd till utgången av år 1924.

Huvudavtal nr 2 omfattar normerande bestämmelser i en omfattning och utförlighet, som antagligen ej överträffas på något annat arbetsområde. I den mån formuleringarna fulländats, hava bestämmelserna bidragit till ordning och reda i mellanhavandet mellan förvaltning och personal. Visserligen är det patriarkaliska i detta mellanhavande till stor del genom paragrafbestämmelser borttaget, men personalen *vet* å andra sidan, vad den har rätt till, och befälets arbete har blivit underlättat.

Några antydningar om avtalets huvudsakliga innehåll och de förändringar, som vidtagits, torde här böra göras. Avtalen komma därvid att benämnas efter första giltighetsåret, 1910-års, 1914-års o. s. v.

1910-års avtal upptog bestämmelser för *linjepersonal*, *verkstadspersonal* och *extra banarbetare*. I 1918-års avtal infördes en ny avdelning för *viss kvinnlig personal*.

Bestämmelserna rörande linjepersonal.

Första paragrafen bestämmer avtalets omfattning och angavs 1910 gälla "ordinarie och extra linjepersonal med undantag av lokmästare, verkmästare, överbanmästare, stationsföreståndare (dock ej stationsförman), banmästare, lokförman, byråpersonal av vad slag som helst med stadigvarande byråtjänstgöring, stations- och kontorsskrivare samt högre tjänstemän".

I den mån nya befattningar i befälställning tillkommit, hava dessa blivit bland undantagen införda. Så tillkom 1914 bangårdsmästare, som utövar befäl över minst 5 stationskarlsförmän, samt trädgårdsmästare och 1918 förste kontorsbiträde och vagnmästare.

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Enligt bestämmelserna om *anställning* är personalen uppdelad i *ordinarie*, *extra* och *tillfällig*, av vilka de två förstnämnda grupperna äro anställda medelst anställningsbevis med 3 månaders resp. 1 månads ömsesidig uppsägningstid.

Å tillfällig personal ägde ursprungligen avtalets bestämmelser icke tillämpning. 1914 ändrades detta därhän, att å mera stadigvarande tillfällig efter viss tjänstgöringstid skulle tillämpas vissa bestämmelser beträffande tjänstgöring, tjänstledighet med bibehållen avlöning samt fri- och hushållsbiljetter.

I avtalen följa därefter bestämmelserna om *tjänstgöring*, omfattande *allmänna* bestämmelser samt *särskilda* bestämmelser dels för stationär, dels för åkande personal. Enligt 1910-års avtal skulle turlista uppgöras för personalens tjänstgöring. För åkande personal skulle dagarna därvid betecknas som tjänstgöringsdag, hemdag eller fridag, av vilka hemdag avsåge sådan ledighetsdag, som kunde erfordras för utjämning av tjänstgöringstiden, men under vilken befattningshavaren skulle enligt närmare stadganden vara till disposition. Rörande natttjänstgöring var bestämt, att såsom sådan skulle anses tjänstgöringstid, som med minst 6 timmar fullgjordes mellan kl. 9 e.m. och kl. 5 f.m., och att vederbörande personal skulle, så vitt möjligt, alternera i densamma. Personal med uteslutande natttjänstgöring skulle erhålla, om möjligt, minst 2 fri-nätter i månaden.

Tjänstgöringstiden var för stationär personal bestämd till, normalt, 10 timmar per tjänstgöringsdygn. Det skulle emellertid kunna överenskommas om antingen till 11 timmar förlängd tjänstgöring vid lindrig tjänst eller passning eller till 9 resp. 8 timmar förkortad tjänstgöring vid ansträngande resp. särdeles ansträngande tjänst.

Maximitjänstgöringstiden var bestämd till 3 timmar utöver den för befattningen fastställda normala tjänstgöringstiden, och skulle, om sådan tid uttoges, minst 9 timmars sammanhängande fritid följa.

För åkande personalen var tjänstgöringstiden per månad lämpad efter *reshastigheten* hos de tåg, vari tjänstgöringen skedde, och dessutom maximum *tidtabellstid* fastställd. För lokomotivpersonalen växlade tjänstgöringstiden alltefter reshastigheterna mellan 260 och 240 timmar och tidtabellstiden mellan 220 och 180 timmar. För konduktörspersonalen var tjänstgöringstiden 260 timmar, under det att tidtabellstiden växlade mellan 230 och 180.

Övrig åkande personal hade 260 timmars tjänstgöringstid och 240 timmars tidtabellstid.

Av den enligt turlista tjänstefria tiden under varje uppehåll samma

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

dag å främmande station mellan tågs ankomst och avgång skulle för lok- och konduktörspersonal intill 1 timma räknas som tjänstgöring.

Maximitjänstgöringen för åkande personal var bestämd till 15 timmar per dygn, dock högst 2 dygn i följd.

I 1914-års avtal infördes s. k. evalvering av nattjänstgöringstiden. Sålunda skulle för stationär personal med minst 10 timmars tjänstgöringsskyldighet per dygn, som minst 6 dagar i månaden hade tjänstgöring minst 1 timma dagligen mellan kl. 11 e.m. och 5 f.m., varje full tjänstgöringstimma mellan nämnda klockslag räknas som 1 timma och 10 minuter. Nattvakter voro härifrån undantagna. Likaledes skulle för åkande personal med normal tjänstgöringstid av 260 timmar i månaden tjänstgöringstid mellan nämnda klockslag beräknas på enahanda sätt, dock med den inskränkningen, att den tid, som fördes personal till godo, ej finge överskrida 10 timmar i månaden.

Tjänstgöringstiden bibehölls i 1914-års avtal oförändrad, men tidtabellstiderna för åkande personal blevo nedsatta med i allmänhet 10 timmar per månad. Genom bestämmelsen, att viss tid för rapportskrivning skulle inräknas i tjänstgöringstiden, blev denna i verkligheten något minskad.

I 1918-års avtal ändrades evalveringen för nattjänst till 1 timma 20 minuter per tjänstgöringstimma. För stationär personal skulle dock ej evalveras, därest icke verkliga medeltjänstgöringstiden per dygn överstege 8 timmar.

Tjänstgöringstiden och, i de flesta fall, tidtabellstiden nedsattes genom detta avtal med 10 timmar för åkande personal. I samband med bestämmelsen om maximitjänstgöringstiden för åkande personal infördes stadgande om viss vilotid per dygn. Den tid, som fick tillgodoräknas såsom tjänstgöringstid vid uppehåll å främmande station, ökades från 1 till 1 ½ timma.

Såsom framgår av ovanstående voro de ändringar, som fram till 1918 införts, visserligen i många fall betydliga men av ringa räckvidd, jämförda med vad som erfordrades för att åstadkomma överensstämmelse med andan i den år 1919 antagna 8-timmarlagen.

Tjänstgöringstiden blev genom den år 1920 överenskomna revideringen av 1918 års avtal för såväl åkande som stationär personal nedsatt till 208 timmar per månad om 30 dagar — sålunda för viss åkande personal med ej mindre än 42 timmar. Med hänsyn till behovet av olika arbetstid under olika årstider kunde arbetstiden för årsavlönad banpersonal bestämmas till 234 timmar under månaderna april—september och 182 timmar under månaderna oktober—mars. För att för trafiktjänstens behov erhålla någon motsvarighet till *arbetsrådet* inom industrien, blev

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

det bestämt, att Järnvägarnas Skiljedomstol eller Förliknings- och skiljenämnden skulle på liknande sätt fungera: Sålunda skulle vid tjänstgöring av lindrig art arbetstiden kunna utsträckas antingen genom överenskommelse vid lokala förhandlingar eller efter medgivande av nämnda myndigheter.

Vid hastigt påkommande behov av förlängd arbetstid, såsom vid natur- eller olyckshändelser o. d., medförande avbrott eller överhängande fara för avbrott i driften eller annan skada, finge tjänstgöringstiden förlängas med iakttagande av, att rapport skulle avgivas till arbetsgivareföreningen, som hade att i samband med vederbörande personalorganisation bestämma, huruvida och i vilken mån förlängd tjänstgöringstid fortfarande finge tillämpas. Vunnes icke samförstånd, skulle frågan avgöras av skiljedomstolen eller förliknings- och skiljenämnden.

Om tjänstgöringstiden icke kunde utan avsevärd olägenhet ordnas på annat sätt, finge arbetstiden utsträckas med högst 150 timmar per kalenderår.

Skulle på grund av särskilda förhållanden ytterligare överskridande av normaltiden erfordras, kunde sådant ordnas genom överenskommelse eller genom medgivande av skiljedomstolen eller förliknings- och skiljenämnden.

På grund av arbetstidens förkortning blevo en del därmed sammanhängande bestämmelser ändrade, i vissa fall för undvikande av svårigheter vid tillämpningen.

Sålunda ändrades beräkningen av banvakternas tjänstgöringstid därutinnan, att den tid, varunder de icke tjänstgjorde mellan verkställd första inspektion eller postning och tiden för banarbetets början, och som förut räknades som *hel* tjänstgöring, skulle räknas som *halv*.

Tidtabellstiderna minskades ned till mellan 130 och 200 timmar, men kunde desamma efter överenskommelse få överskridas, då tjänstgöringen vore av lindrigare art eller då turlistan ej lämpligen kunde ordnas på annat sätt. Praktiskt taget blev maximitjänstgöringstiden bibehållen oförändrad men med många kompletterande bestämmelser till förebyggande av befarad överansträngning. Bestämmelserna om tjänstetids beräkning vid uppehåll på främmande station blevo på sådant sätt ändrade, att en fjärdedel av tjänstefria tiden — event. efter avdrag av 11 timmar för nattvila — skulle räknas som tjänstgöringstid. Evalveringen för nattjänst hade uteslutits.

Efter bestämmelserna om tjänstgöring följa i avtalet bestämmelser om *tjänstledighet*.

Enligt 1910-års avtal ägde *ordinarie* personal att under samma kalenderår erhålla ledighet utan löneavdrag 15 dagar med rätt till ytter-

ligare 15 dagar mot 50 % avdrag å lönen, allt å tid, som förvaltningen för varje särskilt fall kunde godkänna. År 1918 blev denna förmån utökad beträffande ledighet utan avdrag, i det att de, som tjänstgjort 15 år, skulle erhålla 20 dagars ledighet.

Motsvarande förmåner för extra personal hava även förbättrats. Enligt 1910-års avtal beviljades för denna personal under de första 10 åren och efter fyllda 21 år 6 dagars samt efter 10 tjänsteår som extra efter fyllda 21 år 12 dagars avdragsfri ledighet med rätt att fr. o. m. 5 tjänsteåret erhålla ytterligare 6 dagar mot 50 % avdrag. År 1914 ändrades avdragsfria ledigheten till: under de första 5 åren 6 dagar, efter 5 tjänsteår som extra efter fyllda 21 år 10 dagar samt efter ytterligare 5 tjänsteår 14 dagar. År 1918 blev förmånen ytterligare något förbättrad med upp till 15 dagars ledighet mot 50 % avdrag.

Efter dessa bestämmelser följer i avtalet en rad stadganden om *avlöning* och dess *utbetalande*, *uppflyttning i högre löneklass*, *traktaments- och nattlogiersättning*, *overtidsersättning*, *ersättning för tjänstgöring i högre befattning*, *beklädnad* och *upplåtelse av bostad*, vilka ur utvecklingssynpunkt hava mindre intresse. Detsamma kan sägas om *fri- och hushållsbiljetter*, alldenstund relativt få ändringar skett i de 1910 fastställda grunderna. Men då förmånen av fri- och hushållsbiljetter i och för sig måste betraktas som ett värdefullt stöd för de anställdas ekonomi, torde de nu gällande grunderna i huvudsak böra omnämnas.

För egna resor har befattningshavaren i första hand att tillgå fri-biljetter till ett antal per kvartal av 6 st. — resp. 3 st. för extra med mindre än 3 års tjänst.

Järnvägsman med eget fullständigt hushåll äger dessutom disponera hushållsbiljetter i III klass å egen bana till ett antal av 12 per kvartal — resp. 6 för extra med mindre än 3 års tjänst.

Berättigade att färdas å dessa biljetter äro vederbörande själv, hans hos honom boende hustru, barn, som ej fyllt 20 år och ej sig självt försörjer, samt tjänare, som är anställd minst en månad. Beträffande barn medges utsträckt rätt, då det gäller sjuklighet eller lyte samt för dotter, som är att anse som familjens tjänare. Rätt till hushållsbiljett tillkommer dessutom moder, syster eller annan anförvant, som hos ogift järnvägsman eller hos järnvägsman under hans hustrus sjukdom eller efter hennes död förestår hans hushåll, ävensom föräldrar, som på grund av barnens försörjningsplikt äro bosatta i järnvägsmans familj.

Om hushållsbiljetterna redan för beredande av resemöjligheter hava stor betydelse, så torde deras betydelse för transporten av "förnödenheter och effekter för eget hushålls behov" icke vara mindre. Då biljetten användes för resa, får sålunda avgiftsfritt medföras en vikt av

LÖNER, FÖRMÅNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

100 kg, men om den användes enbart för transport av förnödenheter i en riktning, få 200 kg försändas.

I vissa fall kan antalet hushållsbiljetter ökas utöver ovannämnda antal.

Genom överenskommelser med övriga järnvägar är fribiljettsrätten tillsvidare utsträckt på sådant sätt, att visst antal av ordinarie befattningshavares fribiljetter få i samtrafik användas.

Till avtalsenligt beviljade förmåner hör även begravningshjälp med ett belopp, motsvarande 1 ½ månads avlön.

Däremot finnas ännu icke avtalsenliga bestämmelser rörande läkarevård, medicin, sjukvård och sjukavlön, utan skola "gällande bestämmelser" fortfarande tillämpas. I vissa fall finnas som tidigare anförts sådana bestämmelser, i andra fall har viss praxis utbildat sig.

I sista avdelningen av bestämmelser för linjepersonal äro sammanförda några stadganden, som ej kunnat bliva inrangerade i de föregående avdelningarna.

Bland dessa stadganden är den i § 20 intagna bestämmelsen om arbetsledning och fördelning av särskild betydelse och lyder:

"Med iakttagande av bestämmelserna såväl i detta avtal som även i övriga mellan vederbörande organisationer gällande avtal äger förvaltning oinskränkt rätt att, utan intrång från personalens sida, ensam leda och fördela arbetet ävensom att fritt antaga och avskeda personal, oavsett om densamma är organiserad eller icke.

Rätten att under alla förhållanden fritt och okränkt deltaga i arbetet skall, liksom föreningsrätten, hållas i ömsesidig helgd."

Bestämmelser rörande viss kvinnlig personal.

Såsom ovan nämnts infördes i 1918-års avtal bestämmelser för viss kvinnlig personal, varmed avsågos vagnstäderskor och kvinnliga hållplatsvakter med fastställd regelbunden tjänstgöring av normal omfattning.

Bestämmelserna avse anställning, tjänstgöringstid, tjänstledighet och övriga förmåner.

Ifrågavarande kvinnliga personal anställes medelst anställningsbevis och med 1 månads ömsesidig uppsägningstid.

Tjänstgöringstiden var i 1918-års avtal bestämd till i medeltal per tjänstgöringsdygn 10 timmar för kvinnliga hållplatsvakter och 9 timmar för vagnstäderskor.

I 1920-års avtal ändrades arbetstiden till 208 timmar per månad om 30 dagar, och infördes samma bestämmelser beträffande utsträckt arbetstid och övertid som för linjepersonal.

Tjänstledighet utan löneavdrag är i viss ordning tillerkänd kvinnlig

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

personal med upp till 10 dagar. För övriga förmåner gälla i tillämpliga delar samma bestämmelser som för extra linjepersonal.

Bestämmelser rörande verkstadspersonal.

Enligt 1910-års avtal skulle verkstadsarbetare i likhet med övrig personal anställas medelst anställningsbevis och med en ömsesidig uppsägningstid av 14 dagar för dem, som varit anställda 1 år, annars 8 dagar. I sak hava beträffande dessa bestämmelser ingen ändring sedermera skett.

Den ordinarie arbetstiden var i avtalen av 1910, 1914 och 1918 bestämd till "i regel" 57 timmar per vecka. I de båda första avtalen fanns som kompletterande bestämmelse, att förvaltning och personal skulle kunna överenskomma om längre arbetstid per vecka, dock högst 60 timmar. I 1918-års avtal infogades, i tydlig förkänning om vad som komma skulle, att de även skulle kunna överenskomma om kortare arbetstid än 57 timmar per vecka.

Vid tiden för de 1918 på hösten förda förhandlingarna angående verkstadsarbetarnas minimilöner hade frågan om införandet av 8-timmars arbetsdag i landet ryckt allt närmare. Det ansågs på de flesta håll säkert, att 1919 års riksdag skulle besluta lag om normalarbetsdag, och vid statens järnvägar var beslut fattat om införandet av 8-timmarsdagen vid reparationsverkstäderna. Under sådana förhållanden överenskomms, att arbetstiden i verkstäderna skulle minskas, under tiden 1.1—30.6 1919 till 53 timmar och under tiden 1.7 1919—31.12 1921 till 50 ½ timmar. Sistnämnda timtal motsvarade med de medgivanden, som avtalet innehöll beträffande tid för frukostätning och tvättning, en effektiv arbetstid av 48 timmar per vecka. Den väntade arbetstidslagen blev ej beslutad förr än vid urtima riksdagen hösten 1919. Denna lag äger tillämpning på järnvägarnas verkstadsarbetare. I 1920-års avtal blev för fullständighetens skull den genom lagen bestämda siffran intagen i samband med överenskommelse om arbetsfördelningen under veckan. Samtidigt borttogos de förmåner, verkstadsarbetarna haft beträffande fri tid för frukostätning och tvättning.

I likhet med vad inom verkstäder i allmänhet är fallet avlönas verkstadsarbetarna vid järnvägarna i regel per timma. Timpenningen lämpas efter skicklighet och flit, och för att ytterligare öka arbetsintensiteten utföras en del av arbetena på ackord. Närmare bestämmelser härom äro i avtalen införda och hava icke undergått nämnvärda förändringar. Ehuru sålunda verkstadsarbetarens inkomst är avsevärt beroende av den flit och skicklighet, han lägger i dagen, har det ansetts nödvändigt att för olika arbetaregrupper införa minimilöner. I första hand upp-

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

delas sålunda arbetarna i en yrkesarbetare- och en grovarbetaregrupp. Den förstnämnda är uppdelad i arbetare, som äga en viss, dock mera begränsad yrkesfärdighet, och arbetare, vilka äga fullständig färdighet att utföra inom ett verkligt yrke förefallande arbeten vid järnvägen.

För varje grupp bestämdes i 1910-års avtal, att en lägre och en högre minimilön skulle finnas, allt efter ålder samt arbetsår i facket eller vid järnvägen. I 1918-års avtal blevo fordringarna i vissa fall något sänkta, och en undergrupp för grovarbetare i 18—20-årsåldern infördes. Skillnaderna framgå av följande sammanställning.

	1910-års avtal			1918-års avtal		
	Ålder	Antal år		Ålder	Antal år	
		i facket	vid järnvägen		i facket	vid järnvägen
Grupp 1 (grovarb.):						
1:sta minimilön....	—	—	—	18	—	—
Lägre resp. 2:dra „	21	—	—	21	—	—
Högre „ 3:dje „	26	—	5	24	—	3
Grupp 2 A:						
Lägre resp. 1:sta minimilön....	21	4	—	21	3	—
Högre „ 2:dra „	24	7	3*	24	6	—
Grupp 2 B:						
Lägre resp. 1:sta minimilön....	21	4	—	21	4	—
Högre „ 2:dra „	24	7	3	24	7**	—

* Borttogs 1914.

** Därav 1 vid järnvägsverkstad.

Bestämmelserna om minimilöner gälla icke lärlingar, och kunna — som senaste formuleringen lyder — undantag äga rum ifråga om arbetare, vilkas arbetsförmåga är nedsatt på grund av uppnådd 60 års ålder, sjukdom eller vanförhet.

I bestämmelserna för verkstadsarbetarna finnes vidare stadgat om övertidsarbete, arbete å annan ort, arbete å linjen i egenskap av aspirant till linjetjänst m. fl. allmän ordning berörande detaljer. Därefter följa bestämmelserna om ledighet och fri- och hushållsbiljetter.

Avdragsfri ledighet skulle enligt 1910-års avtal erhållas efter fem års anställning under 5 dagar och efter 10 års anställning 10 dagar per kalenderår. Anställningstid före 21 års ålder skulle icke medräknas.

Denna förmån utvidgades 1918 för arbetare, som fyllt 21 år och varit anställd vid järnvägen ett år, till: under de första 5 åren 6 dagar (resp. under första året det mindre antal, som svarade mot tjänstetiden),

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

under de följande 5 åren 10 dagar och därefter 15 dagar. Arbetare i åldern 18—20 år beviljades samtidigt efter ett års anställning avdragsfri ledighet under högst 3 dagar.

Fri- och hushållsbiljetter inom järnvägen resp. trafikförvaltningen hava tillerkänts verkstadsarbetare efter samma regler som linjepersonal, dock med den skillnaden, att det tagit längre tid, innan högsta antalet nåtts.

Enligt 1910-års avtal erhöll sålunda verkstadsarbetare efter 1 års anställning (motsvarande tillfällighetsåret hos linjepersonalen) 3 fribiljetter i kvartalet och efter ytterligare 9 års anställning 6 st. Efter samma tidsperioder erhöll han 6 resp. 12 hushållsbiljetter i kvartalet.

År 1914 bestämdes, att högsta antalet biljetter skulle erhållas efter 6 i st. f. 9 år utöver första anställningsåret.

Efter ovannämnda bestämmelser följa en del stadganden, i tillämpliga delar lika dem, som angående linjepersonalen överenskommits.

Bestämmelser rörande (extra) banarbetare.

Enligt § 1 avses med banarbetare sådana arbetare, som för utförandet av huvudsakligen vid banavdelningen förekommande arbeten anställas vid järnväg, antingen tillsvidare eller för bestämd tid, dock minst 2 veckor i sträck.

Redan denna definition visar, att det här gällt få fram bestämmelser för en arbetaregrupp, som ofta har mycket kort anställningstid. Andra bestämmelser — såsom att den, som arbetat under löpande året eller under detta och närmast föregående sammanlagt minst 125 dagar, äger viss fribiljettsrätt, och att den, som varit anställd minst 9 månader under vartdera av 3 kalenderår, får en något ökad fribiljettsrätt — visa, att det gäller anställning, som i regel icke räcker hela året. Kombinationen banarbetare på sommaren — skogsarbetare på vintern är säkerligen icke ovanlig.

Från banarbetarna rekryteras i allmänhet banavdelningens ordinarie arbetare och banvakter, och det torde vara denna omständighet, som givit anledning till det myckna arbete, som nedlagts på åstadkommandet av bestämmelser för arbetaregruppen ifråga.

Det torde emellertid ej vara skäl ingå närmare på bestämmelsernas art. De kunna betecknas såsom utdrag i tillämpliga delar ur bestämmelserna om linjepersonal under hänsynstagande till de, ofta korta, anställningsperioderna.

Löneavtal.

Det 1907 ingångna löneavtalet upphörde att gälla med utgången av 1910. Under hösten 1910 fördes därför gemensamt med G. D. J. och S. W. B.

förhandlingar med järnvägsmannaförbundet om nytt avtal, vilka resulterade i enighet beträffande det huvudsakliga. Angående tjänstgöringstiden å vissa arbetsplatser måste dock skiljedomstolen avgöra.

De vidtagna ändringarna bestodo i omgruppering av några dyrorter samt i jämkning av en del lönebelopp till överensstämmelse med närmast liggande belopp i den personalgrupp, från vilken befordran skedde till den högre gruppen. I stort sett bibehölls status quo. Avtalet var befriat från de till avtal n:r 2 överförda allmänna bestämmelserna och skulle gälla t. o. m. 1915.

Av protokollet finner man, att personalen vid förhandlingarna icke förde talan för lokomotivförare och -eldare vid B. J. och S. W. B., ej heller för kontorsbiträden.

Orsaken härtill var, att största delen av kontorsbiträdena vid ifrågasvarande järnvägar ännu voro oorganiserade, och att lokomotivmännen vid B. J. och S. W. B. anslutit sig till det år 1908 bildade Sveriges Lokomotivmannaförbund.

Med detta förbund träffades 1910 (den 31.12) löneavtal, gällande från 1.1 1911 till utgången av 1915. Detta avtal var i alla tillämpliga delar lika det med järnvägsmannaförbundet träffade.

I enlighet med bestämmelserna i 1910-års avtal n:r 2 skulle minimilöner fastställas för verkstadspersonalen. Arbetsgivareföreningen och järnvägsmannaförbundet överenskommo därför om tillsättandet av en kommitté, som skulle söka uppgöra förslag till ett centralt avtal om minimilönernas storlek.

Denna kommitté kunde dock ej enas om något förslag, som hade utsikt att bli antaget, och överlämnade sina utredningar i aug. 1911 till organisationerna. Dessa överlämnade frågan till skiljedomstolen, som den 28.11 1911 fastställde minimilönerna. Härigenom hade verkstadspersonalens ställning blivit förbättrad. Enligt avtal n:r 2 skall nämligen arbetaren allt efter skicklighet och flit erhålla högre lön än minimilönen, och skall varje år tagas i övervägande, vilka revideringar av timlönerna, som äro erforderliga. Minimilönernas belopp lågo mellan 26 och 42 öre. Avtalet skulle gälla från 1.1 1912 till utgången av 1913.

Till de första löneavtalen hörde även fastställandet genom skiljedom (11.2 1909) av timlönen till banarbetare å 18:de och 17:de bannmästaresträckorna (Göteborg och närmaste sträcka). Denna bestämdes till 35 resp. 32 öre, att gälla från 1.5 1908 till utgången av år 1909.

Ovan omnämnda minimilönsavtal uppsades att upphöra med 1914 års utgång. På grund av krigsutbrottet anhöll emellertid järnvägsmannaförbundet att få återtaga uppsägningen, vilket bifölls, och skulle avtalet gälla till utgången av år 1915.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

I november 1915 påbörjades förhandlingar om nytt löneavtal med linjepersonal, tillhörande järnvägsmannaförbundet, att träda i stället för det samma år utgående och uppsagda avtalet.

Krigstidens oberäknliga förhållanden inverkade avsevärt på dessa förhandlingar.

Så anfördes från ena sidan och erkändes från den andra, att under de växlande och ovissa förhållandena på livsmedelsmarknaden — förhållanden, som föranlett K. Maj:t att låta uppskjuta en anbefalld utredning i dyrortsfrågan till dess normalare tider inträtt — det icke vore lämpligt att vidtaga några större ändringar beträffande dyrorterna.

Större svårigheter beredde frågan om själva avlöningsbeloppen. Ovissheten angående den tidpunkt, då normala tider åter skulle inträffa, inverkade helt naturligt på sådant sätt, att arbetsgivarna hade svårt binda sig för höga löner — för den händelse normala tider jämförelsevis snart skulle inställa sig —, och att personalen hade svårt binda sig vid samma löner, om utvecklingen skulle gå i den riktningen, att ännu högre levnadskostnader inträdde.

Det var under trycket av dessa omständigheter, som tanken att införa avtalsenligt ordnad krigstidshjälp uppstod. Utom fördelen att denna skulle kunna lämpas efter levnadskostnadernas växlingar, gav metoden möjlighet att undvika större höjningar å de fasta lönerna med event. sedermera följande sänkningar, vilka senare skulle medfört vissa svårigheter beträffande pensionsförhållandena.

Enighet kunde på denna väg den 31.1, med komplettering av vissa frågor den 21.2 1916, uppnås om fastställandet för åren 1916—18 av en lönestat med höjning av förutvarande lönebelopp i personalgrupp I med 150 kr. och i övriga grupper med 120 kr. per år samt viss krigstidshjälp, då bestämd endast för 1916.

Enahanda avtal kom genom överenskommelser och tillfälliga skiljedomstolens beslut den 30.1 1917 till stånd med lokomotivmannaförbundet att gälla 1916—18.

Genom förlikning inför skiljedomstolen träffades den 8.7 1916 överenskommelse angående verkstadspersonalens minimilöner, vilka skulle från 1.1 1916 höjas med 5 öre. Krigstidstillägg skulle till denna personal utgå enligt samma grunder som för linjepersonalen. Avtalet skulle gälla under åren 1916 och 1917. Samma minimilöner fastställdes av skiljedomstolen den 6.12 1917 att gälla under 1918. Samtidigt bestämdes minimilöner för den nya grovarbetaregruppen (18—20-åringar).

Då underhandlingar under hösten 1918 inleddes om nytt löneavtal för linjepersonalen att gälla från 1.1 1919, hade krigstiden så väsentligt

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

uppdrivit levnadskostnaderna, att personalen trots krigstidstilläggen ställde sina fordringar särdeles höga och i tydlig relation till lönerna vid statens järnvägar.

Med järnvägsmannaförbundet träffades emellertid avtal beträffande linjepersonalgrupperna I—III om en löneskala, vars slutlöner å A-ort lågo 200 kr. under de begärda, varjämte den föreslagna dyrortsskalan väsentligen reducerades. I grupperingen av befattningshavarna vidtogos ett par förändringar ävensom i dyrortsindelningen. Den väsentligaste ändringen i dyrortsindelningen var, att Göteborg placerades i en ny högre dyrort s. k. E med 60 kronors tillägg. En betydelsefull ändring var, att 50 % tillägg å resekostnadsersättningen och å växelpengar överenskomts.

Minimilönerna för verkstadsarbetarna bestämdes därefter med olika belopp för de båda i det föregående nämnda tidsperioderna 1.1—30.6 1919 och 1.7 1919—31.12 1921, för den senare perioden 2 å 3 öre högre än för den förra. På grund av den avsevärda förhöjning, som kommit linjepersonalen till del, blev höjningen av minimilönerna betydlig, ligande för sista perioden mellan 21 och 30 öre högre än de t. o. m. 1918 gällande. De överenskomna minimilönerna skulle gälla t. o. m. år 1921.

Med järnvägsmannaförbundet hade sålunda frivillig överenskommelse utefter hela linjen träffats.

Underhandlingarna med lokomotivmannaförbundet strandade däremot, vilket föranledde statsrådet och chefen för civildepartementet AXEL SCHORTE att den 7.1 1919 anmoda byråchefen G. KIHLMARK att medla i den uppkomna tvisten. Sedan denne underhandlat med parterna och även hört skiljedomstolens ledamöter — bland vilka talmannen HERMAN LINDQVIST sade sig nödgas med ledsnad konstatera, att här ej föreläge endast en tvist mellan personal och arbetsgivare utan därjämte, och denna måhända ännu skarpare, mellan två personalorganisationer — framlade han den 13 jan. ett förlikningsförslag. Detta antogs av arbetsgivareföreningens delegerade men förkastades av personalens, dels på grund av att de fasta lönerna ej voro höjda i begärd riktning, utan ansåges förslaget därutinnan vara ett konfirmerande av arbetsgivarnas ståndpunkt, dels på grund av att förslaget beträffande krigstidstillägget endast ginge $6\frac{2}{3}$ % utöver det av arbetsgivarna erbjudna. Lokomotivmannaförbundets representanter förklarade sig emellertid beredda att underställa förslaget vederbörande medlemmar för omröstning. Enligt meddelande den 21 jan. blev förslaget vid omröstningen förkastat.

Den 25 jan. ingick meddelande om arbetsnedläggelse vid 16 järn-

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

vägar fr. o. m. den 26 januari. Den 29 nedlades arbetet vid ytterligare 12 järnvägar, bland dem B. J. Sedermera utvidgades strejken den 3 februari med 19 och den 6 med 6 järnvägar.

Strejken fortgick till den 15 febr., då den avslutades efter ingripande av civilministern, som föreslog parterna tillsättandet av en särskild förlikningskommission, bestående av byråchefen G. KIHLMARK, direktören HJ. VON SYDOW och talmannen HERMAN LINDQVIST. För de nya förhandlingarna skulle gälla:

att det tidigare avgivna medlingsförslaget skulle utgöra grunden för förhandlingarna;

att förhandlingarna skulle hava till huvudsaklig uppgift att undersöka, huruvida och efter vilka grunder lokomotivpersonalen borde tillerkännas särskild gottgörelse för det under kristiden med lokomotivtjänstgöringen förenade ökade arbetet;

att förhandlingarna skulle upptagas omedelbart sedan jakande svar ingått å civilministerns skrivelse, och att strejken samtidigt skulle avblåsas av lokomotivmannaförbundet;

samt att inga repressalier i anledning av strejken finge ifrågakomma, och skulle de strejkande således i löne- och pensionshänseende bibehållas i förutvarande tur och ordning.

Förslaget godtogs av båda parterna, från personalens sida dock med den tolkning av statsrådets skrivelse, att förslag om ändring av det förut avgivna medlingsförslaget omedelbart skulle kunna framställas, varemot arbetsgivareföreningen protesterade.

Förlikningskommissionen avgav den 15 mars yttrande och förslag, innehållande i huvudsak:

att det förut avgivna förlikningsförslaget skulle oförändrat godtagas;

att ersättning till lokomotivpersonal för ökat arbete under kristiden skulle utgå med engångsbelopp av

vid 15 järnvägar (bland dem B. J.)		200 kr.
„ 10 „		150 „
„ 11 „		100 „

under det att vid 32 järnvägar ingen ersättning skulle utgå.

Förslaget godkändes av båda parterna, varefter löneavtal upprättades att gälla från 1.1 1919 t. o. m. år 1921. Bestämmelserna i detta avtal överensstämde sålunda med vad som förut överenskommits med järnvägsmannaförbundet med en slutlön för lokomotivförare å A-ort av 3.000 kr.

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Samma år träffades med järnvägsmannaförbundet överenskommelse om generell höjning av verkstadsarbetarnas timlöner på grund av arbetstidens nedsättning från 50 ½ till 48 timmar genom borttagandet av fri tid för frukostätning och tvättning. Höjningen verkställdes 1.1 1920 med 2 öre å timlöner under 48 öre, 3 öre å timlöner mellan 48 och 66 öre, 4 öre mellan 67 och 85 öre och 5 öre över 85 öre.

Med år 1921 skulle de med järnvägs- och lokomotivmannaförbunden ingångna löneavtalen för linjepersonalen upphöra att gälla, därest uppsägning skett. Då så ej blev fallet, var giltighetstiden för dessa avtal förlängd med ett år. I slutet av år 1921 träffades överenskommelse, att minimilönsavtalet skulle oförändrat bliva gällande under år 1922.

Om krigstidstilläggen hade under 1920 och 1921 hårda strider stått, vilka närmare beröras i det efterföljande. Då den med anledning av dessa strider under hösten 1922 utbrutna strejken avblåstes, hörde det till villkoren, att gällande löneavtal och minimilönsavtal skulle gälla till utgången av år 1924 med det undantag, att förhandlingar skulle i god tid före 1.7 1923 upptagas om revision av dyrortsindelning och dyrortstillägg samt om i de lokala avtalen fastställda hyresersättningar för bostäder. Om överenskommelse ej kunde träffas, skulle skiljedomstolen avgöra. Bestämmelserna skulle tillämpas från 1.7 1923.

De med anledning därav förda förhandlingarna ledde till enighet. Vid B. J. blevo en del orter mer eller mindre höjda i dyrortshänseende, men även sänkningar förekommo. Dyrortstilläggen blevo för de högre orterna ganska avsevärt höjda och hyresavdragen för bostad i järnvägens hus i konsekvens därmed ävenledes höjda.

De fasta lönernas höjning från 1907 till 1.7 1923 för här avsedd personal framgår av nedanstående jämförelse. En klar bild av höjningarnas verkan kan dock ej erhållas utan samtidigt hänsynstagande till resp. orters placering i dyrortshänseende, varför en sammanställning av förändringarna härutinnan nedan ävenledes intagits. Total-lönerna den 1.7 1923 erhållas genom tillägg av dyrtidstillägget (36 %).

		1907		1.7 1923	
		Ort	Kr.	Ort	Kr.
Grupp I. ("Stationskarlsgruppen")	{	A	1.050—1.350	A	1.620 —2.100
				A ₁	1.656.50—2.140.50
	{	B	1.110—1.410	B	1.693 —2.181
				B ₁	1.730 —2.220
	{	C	1.170—1.470	C	1.767 —2.259
				C ₁	1.807.50—2.302.50
				D ₁	1.891 —2.392
				E	1.934 —2.438
	{	D	1.230—1.530	F	2.025 —2.535

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

		1907	1.7 1923
		Ort Kr.	Ort Kr.
Grupp II. (Stationskarlsförmän, lokeldare m. fl.)	A	1.260—1.560	A 1.720 —2.300
	B	1.320—1.620	A ₁ 1.756. ₅₀ —2.342. ₅₀
	C	1.380—1.680	B 1.793 —2.385
			B ₁ 1.830 —2.425
	D	1.440—1.740	C 1.867 —2.465
			C ₁ 1.907. ₅₀ —2.510
Grupp III. (Konduktör i högsta lön, förste lokreparatör)	A	1.380—1.860	D ₁ 1.991 —2.602. ₅₀
	B	1.440—1.920	E 2.034 —2.650
	C	1.500—1.980	F 2.125 —2.750
			A 1.840 —2.600
	D	1.560—2.040	B 1.917 —2.689
			C 1.993 —2.771
Grupp IV. (Lokomotivförare)	A	1.500—2.280	C ₁ 2.035 —2.817. ₅₀
	B	1.560—2.340	E 2.166 —2.962
	C	1.620—2.400	F 2.260 —3.065
			A 2.100 —3.000
	D	1.680—2.460	B 2.181 —3.097
			C 2.259 —3.183
			C ₁ 2.302. ₅₀ —3.232. ₅₀
			E 2.438 —3.386
			F 2.535 —3.495

De ovan under 1.7 1923 angivna begynnelse- och slutlönerna för A-ort äro de från och med år 1919 gällande.

Förändringar i stationernas dyrortsgruppering från 1907 till 1.7 1923 (förändringar under mellantiden ej angivna).

Från	Till	Stationer
A	A + 30	Ornäs, Sellnäs, Ulvshyttan, Rämshyttan, Gränsberg, Håksberg, Daglösen.
A	A ₁	Lödöse.
A	B	Molkom, Säffle, Veland, Alfhem, Älvängen, Nol, Göta.
A	B ₁	Bohus, Surte.
A	C	Agnesberg.
A + 30	B ₁	Gränsberg.
B	B ₁	Domnarvet, Borlänge, Kil.
B	C	Filipstad, Mellerud, Öxnered.
B	C ₁	Åmål.
B	D ₁	Trollhättan.
C	E	Falun, Ludvika.
D	F	Göteborg.
C	B	Lilla Edet.
B	A + 30	Hörken, Bredsjö, Sikfors, Hällefors.
A + 30	A	Bräländ, Frändefors.

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

I samma dyrortsgrupp som 1907 befinna sig:

i B Grythyttched och Deje.

„ A+30 Klenshyttan och Ställdalen.

„ A Loka, Herrhult, Brattforshyttan, Geijersdal, Lindfors, Mölnbacka, Edsvalla, Grums, Slottsbron, Segmon, Värmlands Bro, Tösse, Animskog, Köpmannebro, Erikstad, Bjurhem, Upphärad, Prässebo, Nygård, Garn, Idkerberget.

A+30 anger orter, där ett särskilt lönetillägg av 30 kr. per år utgår.

Banarbetarnas timlöner hava ibland genom, ibland utan avtal reglerats i samband med växlingarna i socialstyrelsens levnadskostnadsindex. De högsta lönerna utbetalades 1920 med kr. 1,25 upp till 1,50 per timma, allt efter dyrort.

Krigstidstillägg (dyrtidstillägg).

Då — år 1914 — det stora världskriget utbröt, befarade man omedelbart svåra tider i landet. Såsom i det föregående omnämnts, blev en av följderna, att uppsägningen av minimilönsavtalet återtogs. I allmänhet syntes man haft den uppfattningen, att en var skulle bära sin del av krigstidens tyngd, och att kriget ej skulle kunna bli långvarigt.

Under 1915 hade emellertid levnadskostnaderna stigit — visserligen blygsamt i förhållande till senare stegringar — men dock så mycket, att någon åtgärd ansågs nödvändig till hjälp för personalen. Arbetsgivareföreningen beslöt å årsstämman i maj månad att med personalen upptaga förhandlingar om lämpliga ändringar i kollektivavtalen. Vid de i juni månad förda förhandlingarna ställde emellertid personalen sina anspråk högre än vad arbetsgivarna kunde bifalla, varför förhandlingarna avbrötos. Arbetsgivarna släppte dock ej själva saken utan dryftade vid sammanträden under oktober månad olika sätt att komma personalen till hjälp. Sedan enighet i princip ernåtts, utdelade järnvägarna efter råd och lägenhet den första krigstidshjälpen. Vid B. J. bestämdes den till: för *ogift* befattningshavare en halv månads avlöning, dock högst 240 kronor, och för *gift* befattningshavare en halv månads avlöning samt 20 kr. för hustru och 20 kr. för varje barn — även fosterbarn eller adoptivbarn — under 15 år, sammanlagt dock minst 120 och högst 240 kr. Denna krigstidshjälp skulle tillfalla dem, som tillhört järnvägen sedan 1.1 1915. För en del av därefter anställda skulle lägre summor utgå.

I det förut omnämnda löneavtalet, varom man i början av 1916 centralt genom arbetsgivareföreningen enades, bestämdes krigstidshjälpen för 1916 — eller, som den då kallades, tillfälliga kristidshjälpen — till 24 kr. för varje befattningshavare, 24 kr. för befattningshavares hustru samt 24 kr. för vart och ett av befattningshavares barn, som vore under 15 år.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Krigstidstillägget för 1917 bestämdes av skiljedomstolen i febr. 1917 till vad B. J. beträffade 80 kr. för varje befattningshavare, 40 kr. för befattningshavares hustru samt 40 kr. för vart och ett av befattningshavares barn, som vore under 15 år.

Levnadskostnadsstegringen tog emellertid vid denna tid sådan fart, att förvaltningen ansåg sig böra i maj månad vidtaga ytterligare åtgärd, i det en gratifikation av en halv månads avlöning, för gift befattningshavare dock högst 80 kr., utanordnades.

Den 7 juni s. å. hemställde järnvägsmannaförbundet till arbetsgivareföreningen om ytterligare förbättring. Då rubbning av bestående avtal är en betänklig sak, hänsköts frågan till skiljedomstolen, som med hänsyn till de exceptionella förhållandena bestämde krigstidstillägget till 250 kr. till befattningshavare, 100 kr. till befattningshavares hustru och 50 kr. till vart och ett av befattningshavares barn, som vore under 15 år. Från beloppet skulle få avdragas redan utdelat tillägg eller gratifikation.

Vid de centrala förhandlingar, som den 12.12 1917 påbörjades angående krigstidstillägg för 1918, yrkades med hänvisning till levnadskostnadernas fortsatta stegring, förmånerna vid S. J. m. m. *full compensation* för dyrtidens inverkan. Det av ordföranden framlagda medlingsförslaget, som antogs, avsåg första halvåret 1918 och bestämde för B. J. vidkommande krigstidstillägg per år räknat till befattningshavare med 650 kr., till befattningshavares hustru 150 kr. och till vart och ett barn, för vilket befattningshavare hade försörjningsplikt, och som vore under 15 år, 50 kr.

Genom skiljedomsutslag den 21.6 1918 blev för andra halvåret krigstidstillägget för befattningshavare bestämt till 575 kr. (således per år räknat 1.150) samt ett ytterligare tillägg för en gång av 120 kr., att utbetalas under juli månad.

Till tillfällig personal hade dittills krigstidstillägg icke utgått. Då denna personals löneinkomst måste i viss mån lämpas efter grovarbetarlönerna å resp. orter, men det vore olämpligt att låta de fasta lönerna stiga i höjden, bestämdes för andra halvåret 1918 krigstidshjälp för denna personalgrupp med per dag kr. 1,50 för personal över 21 år, 1 kr. i åldern 18—20 år och 50 öre i åldern under 18 år.

De häftiga stegringar i levnadsomkostnader och krigstidstillägg, som intill denna tid skett, hade i allmänhet vid förhandlingarna ansetts såsom nära den kulmen, varefter reaktionen skulle komma. Men ännu var toppen ej nådd, och innan sista halvåret 1918 hunnit gå till ända, begärdes av järnvägsmannaförbundet, i samband med förslag om krigstidstillägget för 1919, supplementstillägg för sista halvåret 1918. Vid de förhandlingar, som därefter fördes, ansågs definitivt beslut ej böra

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

fattas, förrän riksdagen fattat beslut angående krigstidstillägget åt statstjänare.

I stället enades man om ett medlingsförslag, enligt vilket status quo skulle gälla till dess under regleringsperioden beslut med retroaktiv verkan fattats.

Ett engångstillägg skulle före 5.1 1919 utbetalas med för B. J. vidkommande å A-ort 480, B-ort 510, C-ort 540, D-ort 570 och E-ort 600 kr., och av detta skulle minst 50 % utbetalas före jul. Vid B. J. utbetalades före jul 300 kr. å samtliga orter.

För tillfällig personal höjdes förut omnämnda tillägg per dag till 2,50 resp. 1,75 och 1 kr.

Vid uppgörelsen i samband med lokmannastrejken bestämdes samma engångsbelopp som beträffande järnvägsmannaförbundets medlemmar (se ovan) samt att, i avvaktan på definitivt bestämmande, med retroaktiv verkan från 1.1 1919, skulle utbetalas $66\frac{2}{3}\%$ å de fasta avlöningsbeloppen jämte dyrortstillägg.

Den i det föregående av talmannen HERMAN LINDQVIST antydda striden mellan järnvägsmannaförbundet och lokomotivmannaförbundet gällde bl. a. principen för krigstidstilläggets utgående. Det förra förbundet hade ansett "behovsprincipen" vara den enda riktiga, d. v. s. att tillägget borde för alla vara lika. Så länge stegringen i levnadskostnaderna huvudsakligen var beroende av *livsmedels*stegringen, kunde denna princip hava ett visst berättigande. Sedan emellertid höjningen av övriga levnadskostnader hunnit göra sig gällande, kom frågan i ett annat läge, och lokmännen funno snart, att de kommit i relativt sämre ställning än den lägre avlönade personalen, varför de yrkade på procentiskt tillägg. Mot övergång till procentisk beräkning var arbetsgivareföreningen i princip icke avvisande.

Vid de förhandlingar, som i maj månad 1919 fördes om regleringen av krigstidstillägget, uppgav järnvägsmannaförbundet delvis motståndet mot procentberäkning, och man kunde med båda förbunden enas om tilläggets utgående efter en kombinerad skala. För första halvåret 1919 skulle sålunda, med avdrag av vad som utbetalats provisoriskt, utbetalas dels 50 % å lön och dyrortstillägg, dels en grundplåt per dag av vid B. J. kr. 2,70 samt dessutom per år räknat 90 kr. för hustru och 30 kr. för befattningshavares barn, för vilket han hade försörjningsplikt, och som vore under 15 år.

För juli månad skulle samma krigstidstillägg utgå.

Från och med 1 augusti skulle reglering av krigstidstillägget, i mån som levnadskostnadsindex fölle, ske var tredje månad intill avtals- tidens slut (31.12 1921) efter en överenskommen tabell.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Socialstyrelsens indextal voro i denna tabell grupperade från 172 nedåt med 10 indextal i varje grupp. Procent å lön föll från 50 % med 3 % för varje indexgrupp och grundplåten från kr. 2,70 nedåt, så att vid indexgruppen 12—3 procenten sjunkit till 2 och grundplåten till kr. 0,12. Familjetilläggen ansågos böra bortarbetas och minskades kraftigare, så att de vid index 122 försvunno.

Vid tiden för denna uppgörelse var socialstyrelsens index 165, men man trodde toppen vara nådd, och sänkning väntades. Vid förhandlingarna framkastades dock frågan, huru det skulle förfaras, om index stege över 172, och uttalades därvid, att vid sådant förhållande finge förhandlingar mellan parterna upptagas.

Den väntade sänkningen av indextalet inträffade, i det index 1.7 och 1.10 1919 var 157. Därefter inträffade emellertid åter stegring, 1.1 1920 till 159, 1.4 till 165, 1.7 till 170 och 1.10 till 181. Därmed hade den situationen inträffat, att personalen kunde begära förhandlingar, vilket den med iver efterlängtat på grund av de förmåner, som statens järnvägars personal från 1 juli s. å. erhållit.

De förhandlingar, som härom inleddes den 19 oktober, strandade redan den 21 samma månad, och erhöll byråchefen KIHLMARK redan följande dag regeringens uppdrag att söka föra parterna tillsammans. Efter överläggningar framlade byråchefen KIHLMARK den 3 nov. ett medlingsförslag, gående ut på, att den upp till indextalet 172 gällande tabellen skulle automatiskt påbyggas, samt att därutöver skulle, så länge index överstege 172, ett tillägg månadsvis av 20 % å lön å A-ort, 22 % å lön och dyrtidstillägg å B-ort, 24 % å C-ort o. s. v. utgå. Detta förslag förkastades av arbetsgivarna såsom varande allt för betungande.

Den 19 nov. tillsatte regeringen en medlingskommission, som hemställde till parterna att låta frågan avgöras av skiljedomstolen, vilket den 8 dec. av parterna bifölls. Då byråchefen KIHLMARK ansåg sig jävig att i domstolen fungera som ordförande vid denna frågas behandling, förordnade K. M:t direktören A. CEDERBORG att i stället vara ordförande.

Den 30 december fällde domstolen sin dom, som innefattade dels automatisk påbyggnad av krigstidstilläggstabellen, dels utgåendet av ett engångsbidrag, som för B. J. skulle å de olika orterna utgöra resp. 7, 8, 9, 10, 11 och 12 % å fasta lönen för 1920 inkl. ortstillägg.

Redan den 1.1 1921 föll index under 173, varvid tillämpningen av den förut överenskomna tabellen åter trädde i kraft.

På hösten 1921 inleddes förhandlingar om dyrtidstillägg för tiden från år 1922.

Situationen vid järnvägarna hade vid denna tid blivit synnerligen brydsam. Trafiken hade, icke minst vid B. J., sjunkit — man kan säga

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

katastrofalt —, konjunkturerna i landet voro dåliga, och stark press lades på järnvägarna beträffande nedsättning av frakterna. Arbetsgivarna ansågo sig därför ej kunna vara med om bibehållandet av den överkompensation, som den t. o. m. 1921 gällande tilläggsskalan beredde de lägre lönegraderna, vilken överkompensation dessutom steg allt efter som levnadskostnadsindex föll. Vid förhandlingarna visade det sig omöjligt uppnå enighet, efter allt att döma icke minst av det skäl, att personalen ej ville träffa en överenskommelse, som skulle verka prejudice-rande beträffande ifrågasatt revidering av dyrtidstilläggen för kommunikationsverkens personal.

Förhandlingarna strandade sålunda, men det beslöts, att förhandlingar om dyrtidstilläggen skulle ånyo upptagas i juni månad 1922. Från den 1.1 1922 fanns sålunda intet överenskommet dyrtidstillägg, men tillämpades en rent procentisk skala, vid index 132—123 upptagande för B. J. 57 % tillägg å lön och dyrtidstillägg. Dyrtidstillägget skulle enligt denna skala upphöra, då index understeg 50.

Det väntade riksdagsbeslutet om sänkning av dyrtidstilläggen för kommunikationsverkens personal uteblev, vilken omständighet givetvis inverkade på de i juni 1922 upptagna förhandlingarna om dyrtidstilläggen. Ett av byråchefen KIHLMARK utarbetat förlikningsuppslag, enligt vilket dyrtidstillägget skulle försvinna, då index ginge under 23, förkastades av personalen, och förhandlingarna avbrötos den 21 juni.

Situationen blev därigenom tillspetsad, och den 4 augusti erhöll Stockholm—Roslagens järnvägar ultimatum, vari järnvägsmannaförbundet meddelade, att strejk skulle utbryta den 5 augusti kl. 5 e.m., därest icke förvaltningen före kl. 12 samma dag avgivit skriftlig och bindande förklaring, att förvaltningen fr. o. m. årets början komme att tillämpa samma grunder för dyrtidstilläggen som före årets ingång.

Socialministern HERMAN LINDQVIST sökte omedelbart finna en möjlighet att lösa tvisten genom att föreslå parterna densammes behandling och avgörande av Järnvägarnas Skiljedomstol, vilket avslogs av järnvägs- och lokmannaförbunden men antogs av arbetsgivareföreningen.

Strejken bröt sålunda ut vid nämnda järnvägar på utsatt tid.

Den 14 augusti erhöll förvaltningen vid B. J. telegram, att arbetet samma dag kl. 9 e.m. skulle nedläggas vid B. J., G. B. J. samt vid Borås nedre station och Borås—Alvesta järnvägs verkstad i Borås. Såväl järnvägsmanna- som lokmannaförbundets medlemmar nedlade därvid arbetet.

För trafikens utveckling under strejken vid B. J. är redogjort i annat sammanhang.

Den 6 sept. inbjöd socialministern parterna till ett möte för överläggning om konfliktens avveckling.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Sedan parterna efter mötet skriftligen yttrat sig, varvid arbetsgivarna förordade lösning genom Järnvägarnas Skiljedomstol, event. omorganiserad, och personalorganisationerna förklarat sig villiga träda i underhandling inför en kommission, tillsatte K. Maj:t den 14 september en medlingskommission, bestående av direktören ALLAN CEDERBORG, chefen för arbetsrådet SIGURD RIBBING och rådmannen F. A. LIND.

Kommissionen framlade den 25 september ett medlingsförslag, som av arbetsgivarna accepterades, ehuru under framhållande av stora betänkligheter beträffande den ekonomiska innebörden samt av bristen på garantier för fredlig lösning av framtida tvister med personalorganisationerna. Av personalorganisationerna blev förslaget förkastat.

Efter en del ytterligare utvidgningar av strejken kallades parterna till sammanträde den 13 oktober inför socialministern, varvid beslöts, att förlikningskommissionen skulle ånyo göra ett försök att bilägga tvisten. Den 17 oktober framlades det nya medlingsförslaget, vilket den 21 samma månad accepterades av båda parterna. Arbetet återupptogs i allmänhet den 23 oktober.

Medlingsförslaget var av följande lydelse:

I. Gällande förhandlingsordning, huvudavtalet nr 2, de lokala löneavtalen mellan järnvägsförvaltningarna och vederbörande personalorganisationer ävensom det centrala avtalet angående minimilöner för verkstadspersonal förlänges — med nedan under III angiven inskränkning — att gälla till utgången av år 1924, under bibehållande av i avtalen föreskriven uppsägningstid.

II. Dyrtdstillägg utgår fr. o. m. den 1 juli 1922 t. o. m. den 31 december 1924 enligt följande grunder:

1) Manlig befattningshavare, som fyllt 21 år, tillhörande ordinarie eller extra linjepersonal samt verkstadspersonal:

Indextal	Bangrupp		
	I	II & III	IV & V
	%	%	%
232—223	57	51	46
222—213	51	46	42
212—203	46	43	39
202—193	42	39	36
192—183	39	36	33
182—173	36	33	30
172—163	31	29	26
162—153	26	24	21
152—143	20	18	16
142—133	13	12	10
132—125	6	5	4

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Därest indextalet stiger över 232, föranleder detta påbyggnad av tabellen i resp. bangrupper med 7, 6 och 5 enheters ökning av %-talet för varje 10-tal enheter å indextalet.

Det procentuella tillägget beräknas å fasta lönen inkl. dyrortstillägg och sådana andra tillägg, varå procentuellt krigstidstillägg enligt under åren 1919—1921 gällande överenskommelse utgått, varvid dock bemärkes, att — beträffande tiden intill den 1 juli 1923 — för befattningshavare, som mot avtalsenlig hyra bor i järnvägens hus, det procentuella tillägget utgår å fasta lönen efter minskning med ett belopp, motsvarande bostadshyran. För tiden efter den 1 juli 1923 jfr p. III.

2) Manlig extra linjepersonal ävensom verkstadsarbetare, som icke uppnått 19 års ålder, åtnjuter 25 % och motsvarande personal, som fyllt 19 men ej 21 år 50 % av det dyrtidstillägg, som skulle tillkommit dem, om bestämmelserna i punkt 1) utan inskränkning tillämpats på dem.

3) För verkstadsarbetare i åldern 60 år och därutöver med nedsatt arbetsförmåga skall dyrtidstillägget utgå med minst hälften av de belopp, som enligt de under punkt 1) angivna grunder utgå till manlig linjepersonal.

4) Till sådana kvinnliga befattningshavare med normal tjänstgöring, som falla under bestämmelserna i gällande huvudavtal n:r 2 kap. II, skall dyrtidstillägg utgå med hälften av de belopp, som fastställts beträffande manlig linjepersonal i motsvarande ålder.

5) För timavlönad verkstadsarbetare anses lönen per månad utgöra timlönen multiplicerad med antalet ordinarie arbetstimmar under månaden vid verkstaden ifråga.

6) Dyrtidstillägg enligt ovanstående utgår oavkortat, såväl då befattningshavare är i tjänstgöring vid järnvägen som även då befattningshavare åtnjuter avtalsenlig tjänstledighet med bibehållen full avlöning ävensom vid ledighet på grund av sjukdom eller olycksfall i arbete.

Vid avtalsenlig ledighet med 50 % avdrag skall till vederbörande utgå allenast hälften av det dyrtidstillägg, som skulle utgå vid tjänstgöring.

I övriga fall utgår icke dyrtidstillägg i någon form.

Vid ledighet för fullgörande av riksdagsmannaskap har förvaltning att i varje särskilt fall, liksom hittills, bestämma, huruvida och i vilken mån dyrtidstillägg skall utgå.

7) I övrigt skola i tillämpliga delar gälla de under åren 1919—1921 gällande bestämmelserna i avseende å dyrtidstilläggets utgående.

III. Oberoende av vad under I. stadgats upptagas i god tid före den 1 juli 1923 förhandlingar mellan parterna om revision av dyr-

ortsindelning och dyrtortstillägg ävensom i lokala avtalen fastställda hyresersättningar för bostäder. Vinnes icke överenskommelse härutinnan, överlämnas tvistiga frågor på förevarande område till bindande avgörande av Järnvägarnas Skiljedomstol. Mellan parterna träffad överenskommelse eller meddelad skiljedom i denna del träder i kraft den 1 juli 1923. Intill dess skola gällande bestämmelser oförändrade äga tillämpning.

IV. Under första kvartalet 1924 upptaga parterna förhandlingar för att undersöka möjligheten för åstadkommande av en sådan ordning för reglering av avtalsförhållandena i framtiden, att öppna konflikter undvikas.

V. Vinnes uppgörelse, skola alla stridsåtgärder omedelbart hävas och arbetet återupptagas skyndsammast möjligt dock senast den 30 oktober 1922, varvid all den i konflikten indragna ordinarie och extra linje-personalen ävensom verkstadspersonal och sådan kvinnlig personal, som faller under kap. 2 huvudavtalet n:r 2, återfår sin plats och lönetur, varjämte övrig personal återtages i mån av behov.

Inga repressalier av någon art få i anledning av konflikten förekomma vare sig från arbetsgivaresidan mot järnvägspersonal eller från personalorganisationernas eller deras medlemmars sida mot dem, vilka tjänstgjort under strejken eller mot deras familjemedlemmar.

Svar på detta förslag avgives vid sammanträde den 21 oktober 1922 kl. 4 e.m. Intill dess offentliggöres icke innehållet av detsamma för pressen eller utomstående. Stockholm den 17 oktober 1922.

Allan Cederborg.

Frans Aug. Lind.

En jämförelse mellan detta medlingsförslag och det den 25 september avgivna ger vid handen, att grunderna för dyrtidstillägget äro desamma och för övrigt obetydligt skiljaktiga från de av byråchefen KIHLMARK i juni månad föreslagna.

Vad som tillkommit var bestämmelsen om revision av dyrtortsindelning och dyrtortstillägg samt ändrad bestämmelse om återtagande i tjänst.

Till förekommande av förväxling påpekas, att i förlikningskommissionens ovan befintliga tabell använts brutto indextal, under det att i det föregående såsom indextal angivits den talet 100 överskjutande procenten. Rörande tabellen är i övrigt att märka, att B. J. tillhör bangrupp I.

2. Personal, företrädd av Sv. Järnvägarnas Kontorspersonalförbund.

I 1907 års löneavtal med järnvägsmannaförbundet voro kontorsbiträdena upptagna i linjepersonalens personalgrupp II.

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Vid löneförhandlingarna med samma förbund år 1909 meddelade personalombuden, att de icke förde talan för kontorsbiträdena. Befattningen upptogs därför icke i grupperingen i 1911-års löneavtal, men tillsvidare tillämpades samma bestämmelser och löner för kontorsbiträdena som om de tillhört avtalspersonalen och varit placerade i grupp II.

Kontorsbiträdena vid järnvägen anslöto sig så småningom till Svenska Järnvägarnas Kontorspersonalförbund, med vilket arbetsgivareföreningen år 1919 träffade ett centralt avtal. Genom skiljedomsbeslut av den 7.7 1919 bestämdes, att för kontorsbiträden skulle det centrala avtalets bestämmelser under kap. III (Allmänna bestämmelser) tillämpas, ävensom att lönerna skulle utgå efter samma grunder, som vid tillfället gällde för grupp II i avtalet med järnvägsmannaförbundet.

De ovannämnda allmänna bestämmelserna avveko i vissa avseenden från de för personal tillhörande järnvägsmanna- och lokomotivmannaförbundet överenskomna på grund av olikheten i tjänstgöringen. Tjänstledigheten var sålunda tillmätt något längre och traktaments- och nattlogiersättningarna ordnade med olika belopp för olika dyrorter. Dessutom skulle å sistnämnda ersättningar utgå krigstidstillägg med viss procent för olika indextal.

Det centrala avtalet skulle upphöra att gälla med år 1921. Mellan organisationerna träffades emellertid överenskommelse om förlängning av avtalet t. o. m. år 1922 med en del ändringar, av vilka endast en berörde kontorsbiträdena, nämligen att ovan nämnda traktaments- och nattlogiersättningar reducerades till fasta belopp utan dyrtidstillägg.

På hösten 1922 fördes förhandlingar med kontorspersonalförbundet, vilka ledde till överenskommelse beträffande löner och allmänna bestämmelser. För kontorsbiträdena vid B. J. blev därvid en löneskala bestämd, liggande mellan 1.750 och 2.500 kr., sålunda i begynnelselön 30 och i slutlön 200 kr. högre än för linjepersonalens grupp II. Traktaments- och nattlogiersättningarna gjordes beroende av levnadskostnadsindex. En del bestämmelser för extra kontorsbiträden infördes.

Dyrtidstilläggen till kontorsbiträdena hade fram till denna tid utgått efter samma grunder som för den s. k. avtalspersonalen.

Genom skiljedomstolens utslag av den 12.12 1922 bestämdes, att dyrtidstillägget skulle för första halvåret 1922 utgå efter samma grunder som för avtalspersonalen och för andra halvåret 1922 samt under åren 1923—1925 efter en tabell, upptagande med index fallande fasta belopp för lönegrupper med 200 kronors intervaller. Dyrtidstillägget skulle bortfalla, då index understeg 25. I lönebeloppen skulle dyrtidstilläggen vara inräknade.

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

Som exempel på tabellens uppställning anföres dyrtidstilläggen i kr. per månad för ett par lönegrupper och olika indextal.

	Index				
Fast årslön inkl. dyrtidstillägg	102—97	96—91	90—85	84—79	78—73 o. s. v.
2.100—2.299	88	82,50	77	71,50	66
2.300—2.499	96	90	84	78	72
2.500—2.699	104	97,50	91	84,50	78

För extra kontorsbiträden skulle tillägget utgå för dem, som vore under 19 år, med 25 % och för dem, som fyllt 19 men ej 21 år, med 50 % av ovanstående.

Genom skiljedomstolens utslag av den 20.9 1923 blevo för kontorsbiträdena enahanda dyrtidstillägg fastställda som för avtalspersonalen, att gälla fr. o. m. 1.7 1923 intill utgången av år 1925, dock att, därest de lokala löneavtalen med järnvägs- och lokmannaförbunden bliva under år 1924 uppsagda, parterna äro berättigade att uppsäga bestämmelserna ifråga att upphöra med utgången av år 1924.

3. Personal, ej företrädd av underhandlande förening.

Till denna grupp av personal höra alla högre tjänstemän samt stationsmästare, bannmästare, bangårdsmästare, signalinspektör, lokomotivmästare, lokomotivförmän, verkmästare, verkstadsförmän, förste kontorsbiträden m. fl.

En del av dessa tillhöra numera organisationer, som allt emellanåt framlagt önskemål och förslag beträffande löner och förmåner. Styrelsen och förvaltningsutskottet hava, i den mån det varit möjligt, tagit hänsyn till sådana önskemål och förslag och efter övervägande av omständigheterna fastställt bestämmelser, lönestat och krigstidstillägg.

Allmänna bestämmelser utfärdades sålunda att gälla fr. o. m. 1913 för viss personal, nämligen: "stationsinspektörer och stationsmästare (dock ej stationsförmän), byråassistenter, underinspektörer, expeditionsföreståndare, 1:ste stationsskrivare, stationsskrivare, kontorsskrivare och därmed jämnställda, ävensom för överbannmästare, bannmästare, lokmästare, lokförmän, verkmästare och därmed jämnställda".

Dessa bestämmelser sammanföll i huvudsak med vad som förut tillämpats. Beträffande tjänstledighet var en inskränkning gjord, i det att 30 dagars semester skulle erhållas först efter 10 års ordinarie tjänst. Dessförinnan skulle 20 dagar kunna beviljas. Fribiljettsförmåner voro desamma som för avtalspersonalen med undantag av att större delen av vederbörande befattningshavare fick rätt att färdas i II klass.

Stadganden om traktaments- och nattlogiersättningarnas belopp voro

LÖNER, FÖRMANER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

i bestämmelserna icke införda, utan hava särskilda order därom utfärdats.

Från den 1.7 1919 skulle dessa allmänna bestämmelser tillämnas även å förste kontorsbiträden. Samtidigt medgavs utöver stadgad förmån 5 dagars ledighet per år med 50 % avdrag, varjämte en del ändringar i övrigt infördes.

För tjänstemän av högre grad än ovannämnda hava inga allmänna bestämmelser utöver de befintliga äldre fastställts.

Beträffande dessa högre tjänstemän anförde verkst. direktören, då 1907 års lönestat fastställdes, att det ansågs vara fördelaktigast att hava fullt fria händer för att vid avlöningarnas bestämmande kunna taga hänsyn till ifrågavarande personers större eller mindre duglighet. I konsekvens därmed framlades, såsom nämnts, endast vägledande normer för lönesättningen för dessa befattningshavare. Samma principer hava även sedermera följts.

Den nämnda 1907 års lönestat upptog lägsta och högsta lön samt tiden för erhållande av löneförhöjningar för tjänstemän upp till överinspektors grad.

För tillämpning från 1.1 1917 antog styrelsen den 4.12 1916 ny lönestat för nämnda tjänstemän, varvid tillkommit kvinnlig förste kontorskrivare, bannmästare och förste kontorsbiträde. Höjningarna uppgingo till en å två löneklasser. För Falun hade bestämts dyrortstillägg med 180 kr.

Den 3.2 1919 beslöt styrelsen åter en ny lönestat för tjänstemännen att tillämnas från 1919 års början. Även då höjdes maximilönerna med en å två löneklasser. Hyresbidrag skulle utgå å flera orter än förut och med förhöjda belopp.

För bannmästare och stationsmästare vid V kl. stationer blevo lönerna höjda från den 1.1 1923.

De från 1907 till 1.1 1923 (i allm. 1919) gjorda förändringarna i vissa tjänstemäns löner tydliggöras av följande sammanställning av begynnelse- och slutlöner nämnda år:

	1907 Kr.	1.1 1923 Kr.
Stationsinspektör I kl. station.....	3.600—4.500	4.500—6.000
" II " "	3.300—4.000	4.000—5.500
" III " "	3.000—3.600	3.600—5.000
" IV " "	2.700—3.300	3.300—4.500
Stationsmästare V " "	1.800—2.400	2.700—3.900
" VI " "	1.500—2.100	2.100—3.300
" VII " "	1.350—1.800	1.800—3.000

(Därutöver fri bostad och vedbrand.)

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

	1907 Kr.	1.1 1923 Kr.
Byråassistent I kl.	3.600—5.000	4.500—6.000
Underinspektör i Göteborg		
Expeditionsföreståndare i Göteborg		
Byråassistent II kl.	2.700—4.000*	3.300—5.000*
Byråbokhållare		
Förste kontors- och stationsskrivare		
Manlig kontorsskrivare	1.500—3.300*	2.700—4.500*
„ stationsskrivare		
Telegrafist		
Banmästare	1.380—1.860	3.000—3.900*
Förste kontorsbiträde	—	2.100—3.300*
* Hyresbidrag i Göteborg	240	450
„ „ Ludvika		225
„ „ Trollhättan		180
„ „ Domnarvet, Borlänge, B:s Grängesberg, Bohus..		135
„ „ Deje, Kil, Ämal, Mellerud, Öxnered.....		90
„ „ B:s Ställdalen, Daglösen, Molkom, Säfte, Brä- landa, Veland, Alfhem.....		45

Från den 1.7 1923 blevo löneförhållandena något ändrade. Dyrortstilläggen för tjänstemän med högst 5.000 kr. slutlön ändrades sålunda att utgå efter liknande grunder som för kontorsbiträden och avtalspersonal, och stationsföreståndarna erhöilo dyrortstillägg med i förhållande till övriga tjänstemäns dyrortstillägg reducerade belopp. Dessutom höjdes lönen för byråassistenter av I klass och jämnställda samt för kvinnliga kontorsskrivare med en löneklass.

Liksom till avtalspersonalen utbetalades år 1915 krigstidstillägg till tjänstemännen: till ogifta en halv månads avlöning, dock högst 240 kr., samt till gifta en halv månads avlöning, 20 kr. för hustru och 20 kr. för barn, sammanlagt minst 120, högst 240 kronor.

Under 1916 utbetalades till tjänstemännen krigstidstillägg efter samma grunder som under 1915 samt dessutom en halv månads avlöning och under 1917 250 kr. för befattningshavare, 100 kr. för hustru och 50 kr. för varje barn under 15 år.

För första halvåret 1918 bestämdes krigstidstillägget till 30 % å fasta lönen exkl. dyrortersättning m. m., dock med lägst 1.000 kr. till manlig och 750 kr. till kvinnlig befattningshavare per år räknat. För andra halvåret utgick som tillägg 45 % å lönen, 150 kr. för hustru och 50 kr. för barn per år räknat samt ett engångsbelopp av 150 kr. Dock skulle, om sålunda beräknat belopp understeg krigstidstillägget för avtalspersonal för motsvarande inkomst, krigstidstillägg som för avtalspersonal utbetalas. Ifrågavarande tillägg skulle utbetalas beträff-

LÖNER, FÖRMÄNER OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

fande procentiska tillägget till befattningshavare med max. 4.500 kr. och beträffande familjetillägget vid löner upp till 5.500 kr. Sammanlagda tilläggs- och engångsbeloppen skulle för halvåret ej understiga för manlig befattningshavare 900 och för kvinnlig 700 kr.

I början av år 1919 beviljades kontorspersonal och därmed jämställda samma engångsbelopp som avtalspersonalen att omedelbart utgå (480 kr. på A-ort, 510 på B-ort, 540 på C-ort, 570 på D-ort och 600 på E-ort).

Från den 1.1 1919 tillämpades för kontorspersonal och vissa högre tjänstemän samma beräkning av krigstidstillägget som för avtalspersonalen med ett maximum av 5.000 kronor.

I slutet av 1919 och början av 1920 utbetalades till tjänstemännen ett provisoriskt extra lönetillägg efter särskilda grunder.

Under år 1921 och 1922 erhöles tjänstemännen, med undantag av vissa högre tjänstemän, för vilka andra grunder tillämpades, dyrtidstillägg efter samma grunder som avtalspersonalen. Från 1.1 1923 tillämpas för samma tjänstemän enahanda grunder för beräkningen av dyrtidstillägget som för kontorspersonalförbundets medlemmar.

LÄKAREVÅRD

Vid ingåendet av 1907 års avtal överenskoms beträffande läkarevård och medicin, att förut gällande bestämmelser skulle gälla, till dess genom förhandlingar mellan organisationerna överenskommelse träffats om gemensamma bestämmelser för de enskilda järnvägarna.

Någon sådan överenskommelse har sedermera icke blivit träffad. Vid B. J. tillämpas sålunda de 1907 förefintliga, redan i 1879 års avlöningsreglemente fastställda bestämmelserna.

Enligt dessa lämnas genom de vid järnvägen anställda läkarna kostnadsfri läkarevård åt vid järnvägen antagna:

ordinarie och extra tjänstemän;

betjante och verkstadsarbetare jämte deras hos dem på grund av försörjningsplikt boende familjemedlemmar;

extra arbetare, som under tjänstgöring vid järnvägen ådraga sig sjukdom eller lida kroppsskada.

Medikamenter, som av järnvägläkare föreskrivas, lämnas kostnadsfritt endast åt ordinarie och extra betjante men ej till deras familjemedlemmar.

Järnvägen bekostar av järnvägläkaren föreskriven vård å sjukhus i enskilt rum för ordinarie tjänsteman och i allmänt rum för ordinarie betjante. För den tid, tjänsteman eller betjant erhåller av järnvägen

PERSONALFÖRHÅLLANDEN

bekostad sjukhusvård, utbetalas endast halv avlöning, såframt ej sjukdomen vållats av kroppsskada under tjänsteutövning, i vilket fall avlöning utgår till fullo.

Fall, som icke inrymmas under dessa bestämmelser, behandlas av avdelningsdirektörerna. Därvid har i en del fall viss praxis skapats, såsom att verkstadsarbetarna, som vid vanlig sjukdom icke erhålla avlöning utan äro hänvisade till sin egen sjukkasse, erhållit kostnadsfri vård å sjukhus i allmänt rum.

För läkarevårdens utövande äro vid järnvägen anställda vid linjen boende läkare, vilka uppbära ersättning med visst belopp för varje inom läkaredistriktet boende befattningshavare, som åtnjuter kostnadsfri läkarevård jämväl för familjemedlemmar, och ett något lägre belopp för annan befattningshavare.

Utom kontant ersättning erhåller järnvägläkaren fribiljett i högsta klass å hela banan.

Tidigare utgick ersättningen i vissa fall efter kilometer sträcka.

Järnvägläkarna hava under krigs- och dyrtiden erhållit dyrtidstillägg.