

---

## FÖRHÅLLET TILL POSTVERKET

De enskilda järnvägarnas förhållande till postverket har, särskilt sedan föreningens tillkomst, kännetecknats av upprepade långvariga förhandlingar, i synnerhet rörande de avgifter, som postverket skolat betala till järnvägarna för postbefordringen liksom angående ersättningen för skötseln av postgöromålen å järnvägsstationerna.

### POSTBEFORDRINGEN

De äldsta bestämmelserna rörande postbefordringen å järnväg fastställdes genom K. brevet den 17 februari 1860 och äro intagna i K. förordningen av den 26 oktober 1860 (Sv. ffs. 40/1860). Enligt denna förordning skulle allmänna posten å sådana enskilda järnvägar, vilkas taxa fastställdes av K. M:t, befordras mot en avgift — om transporten skedde i särskild kupé — av *en riksdaler* riksmünt för varje mil. För postfack erlades *ett halvt öre* per kubikfot och mil och för paketförsändelser frakt enligt allmänna taxan. Postverket hade emellertid enligt sin instruktion befogenhet att inom de av K. M:t sålunda bestämda maximiprisen träffa särskilda avtal med vederbörande järnvägsförvaltningar, av vilken befogenhet postverket också använde sig på så sätt, att verket uppgjorde med vissa järnvägsförvaltningar om en viss ersättning per år för postbefordringen.

Bestämmelserna av år 1860 ändrades första gången genom K. förordningen den 29 september 1876 (Sv. ffs. 38/1876), som föreskrev, att avgiften för postbefordringen skulle utgå med olika belopp, beroende på postkupéernas storlek och det antal tåg per dygn, med vilket sådan befordran ägde rum. Avgiften fastställdes nu för halv kupé om mindre än 200 kubikfot till 75 öre och den steg, beroende på det

utrymme, som togs i anspråk, till 3 kronor — allt för varje *mil*. För det andra tåget var avgiften en tredjedel och för tredje och följande tåg två tredjedelar lägre än för det första.

Den erfarenhet, de enskilda järnvägarna vunnit vid tillämpningen av dessa bestämmelser, föranledde till, att frågan om ersättningen till järnvägarna för postbefordran upptogs till behandling av föreningen vid dess sammanträde den 1 november 1878. Den formulering, detta spörsmål gavs i protokollet för sammanträdet, är betecknande nog. »År privatbanornas förhållande till K. postverket ifråga om postföring och tillämpning av härför gällande K. förordning fullt tillfredsställande, eller är något att däremot anmärka, och hvad kan i sådant fall från järnvägarnas sida göras för rättelses vinnande?» Härom uppstod enligt protokollet en längre överläggning, under vilken »hvar och en uttalade sitt missnöje med ej mindre de gällande ersättningsbeloppen för postens forsling än ock Kongl. Poststyrelsens tolkning af flera bland den Kongl. förordningens öfriga bestämmelser». Föreningen beslöt också att uppdraga åt herrar AGRELIUS och MURRAY att »efter egen erfarenhet» och med ledning av den förda diskussionen upprätta förslag till underdånig framställning om ändring av de anmärkta missförhållandena». Detta skedde också, men vid oktobersammanträdet 1879 beslöts, att skrivelsen i ärendet skulle överlämnas till ordföranden i Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägs styrelse, landshövdingen greve GUSTAF LAGERBJELKE — den siste lantmarskalken och inflytelserik medlem av riksdagen — med anhållan, »att han ville taga hand om densamma samt vidtaga de åtgärder, som för ärendets genomförande erfordrades».

Detta beslut är belysande för den ställning, föreningen i början av sin tillvaro fann lämpligt intaga gent emot myndigheterna. Man ansåg tydligen liksom i det här omhandlade fallet, att föreningen av formella skäl icke kunde vädja direkt till K. M:t, och framställningar till myndigheterna i gemensamma frågor gjordes därför, antingen särskilt för varje förvaltning eller samfällt, varvid — i sistnämnda fallet — samtliga berörda förvaltningar undertecknade dylika skrivelser.

Föreningens protokoll hava av nyssnämnda orsak intet att förtälja om den ovan berörda framställningens vidare öden, men av en Generalpoststyrelsens skrivelse till Konungen i samma ärende den 7 november 1910 framgår, att ett flertal järnvägsförvaltningar under år 1880 hemställde hos K. M:t om ändring i posttransportavgifterna. Grunderna för ersättningen till de enskilda järnvägarna för postens befordran

ändrades genom K. förordn. den 3 november 1882 (Ffs 61/1882) så, att avgiften skulle utgå med ett från 7,5 till 30 öre stigande och av postvagnens storlek samt indelning beroende belopp, motsvarande 1,5 öre per kubikmeter och kilometer eller lika med avgiften för omkring 8 stycken tredjeklassens personbiljetter. Rabatten för framförande av postkupé i flera tåg under samma dygn bibehölls vid samma för järnvägarna högst otillfredsställande belopp som förut. I K. kungörelsen av den 2 december 1888 (Sv. ffs. 80/1888), angående postverkets monopolställning i fråga om befordran av postförsändelser, bibehölls — oförändrade — 1882 års avgiftsbestämmelser beträffande postbefordringen å de enskilda järnvägarna. Dessa bestämmelser, som i huvudsak voro de samma, som fastställdes redan 1876, voro alltså grundade på förhållandena under våra järnvägars första tid, och avgifterna voro beräknade enligt de i regel små vagnar och trånga postkupéer, som då användes. Järnvägarnas rullande materiell och särskilt personvagnarna hade emellertid vid slutet av åttiotalet gjorts rymligare och bekvämare, boggivagnar förekommo redan då och äldre personvagnar hade ombyggets, så att de bl. a. försetts med korridor och lanternin, förändringar, som även gällde de vagnar, i vilka postkupéerna voro inrymda. Härigenom blevo emellertid de enligt de äldre förhållandena fastställda postbefordringsvillkoren, vilka redan tidigare varit föremål för klagomål från järnvägsförvaltningarnas sida, än mera olämpliga. Detta föranledde föreningen att den 17 mars 1890 uppdraga åt trafikcheferna AD. TAUBE och O. KAMPH samt ordföranden i styrelsen för Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, f. d. generaltulldirektören N. A. BENNICH, att upprätta förslag till ansökan om ändring i och förtydligande av gällande K. förordning angående posttransporter å de enskilda järnvägarna.

Denna kommittés betänkande, som bl. a. innehöll förslag om att avgiften för postbefordringen borde beräknas enligt det *golvutrymme*, som togs i anspråk av posten, i st. f. såsom dittills efter postkupéns *rymd*, behandlades vid föreningens julisammanträde samma år. Man var emellertid då icke beredd att bestämma sig för storleken av de befordringsavgifter, som borde begäras, varför det beslöts, att frågan härom skulle ytterligare prövas, och kommittén förstärktes därjämte med trafikcheferna WALDENSTRÖM och HÅRLEMAN. Det av den förstärkta kommittén upprättade skrivelseförslaget godkändes vid oktoBERSAMMANTRÄDET 1890 och där beslöts därjämte, att skrivelsen skulle underskrivas av samtliga vederbörande förvaltningar. I denna fram-

ställning, som icke ingavs till K. M:t förrän under senare hälften av år 1891, hemställdes, med framhållande bl. a. av att Statens järnvägars kostnad för en postvagnskilometer uppgick till 18 öre, att ersättningen till järnvägarna för postbefordringen måtte bestämmas efter ett grundpris av 3 öre per kvadratmeter av det utrymme, som togs i anspråk, varvid dock för ett mindre utrymme borde erläggas förhållandevis högre avgift, än för ett större sådant, varjämte yrkades att en skälig minsta avgift för begagnande av postkupé borde fastställas.

Generalpoststyrelsen var den 1 april 1895 färdig med sitt utlåtande härom till K. M:t och förklarade sig i detta intet hava att erinra mot den föreslagna nya beräkningsgrunden, vad det beträffade att övergå från att betala ersättning för postkupéernas *kubik*-innehåll till ersättning för det *golv*-utrymme, som togs i anspråk. Det framhölls nämligen, att postverket härigenom skulle undgå att få betala ersättning för det ökade utrymme, som tillkommit genom postvagnarnas förseende med lanternin och korridor! Det medgavs därjämte, att sådana ändrade förhållanden verkligen inträtt, att grunderna för beräkandet av ersättningen till järnvägarna behövde ändras. Generalpoststyrelsen ansåg sig däremot icke kunna tillstyrka fastställandet av de *befordringsavgifter* järnvägarna begärt, enär dessa skulle komma att för postverket medföra en årlig merutgift av 348 000 kronor. Avgifterna för postkupébefordran borde enligt Generalpoststyrelsens mening i stället utgå så, att för ett golvutrymme ej överstigande 4 kvm. skulle erläggas 10 öre per km., för mer än 4 men mindre än 9 kvm. 15 öre o. s. v. med 5 öres stegring för varje intervall upp till 20 kvm., som angavs såsom största utrymme och för vilket avgiften föreslogs till 30 öre. Rabatten för andra tåg föreslogs bära bibehållas vid 33  $\frac{1}{3}$  %, men borde för tredje och följande tåg minskas från 66  $\frac{2}{3}$  % till 50 %. Härigenom vunnes, framhöll Generalpoststyrelsen, att ersättningen till järnvägarna kunde *bibehållas vid den storlek, den dittills haft och som var grundad på bestämmelserna i kungörelsen av år 1888* (vilka i sin tur i huvudsak voro desamma som i 1876 års kungörelse). Generalpoststyrelsen hade alltså ansett sig icke bära taga någon hänsyn till järnvägarnas hemställan om förbättring av de postbefordringsvillkor, som sedan 20 år varit gällande för järnvägarna.

Den ställning, Generalpoststyrelsen sålunda intog till den enligt järnvägsförvaltningarnas mening berättigade framställningen om någon höjning av postbefordringsavgifterna, föranledde sextiotvå av förvaltningarna att var för sig ingå till K. M:t med i stort sett likalydande

påminnelser i frågan. Emellertid utfärdade K. M:t den 4 oktober 1895 (Sv. ffs. 86/1895) kungörelse rörande förändrade grunder för postkupébefordran och tog därvid ingen hänsyn till järnvägarnas framställningar utan följde helt Generalpoststyrelsens förslag. Dessa bestämmelser, som allt fortfarande äro gällande, lämna, vad de sammanlagda ordinarie befodringsavgifterna till järnvägarna beträffar — alltså med bortseende från de av särskilda förhållanden betingade provisoriska tilläggen — i stort sett samma ersättning, som utgått sedan femtio år tillbaka.

Frågan om ersättning för postbefordran å de enskilda järnvägarna vilade därefter ända till marsstämman 1907, då föreningens styrelse upptog densamma till diskussion. Därvid framhölls, att en förhöjning av postbefodringsavgifterna vore i hög grad önskvärd med hänsyn till att järnvägarnas omkostnader, sedan avgifterna för trettio år sedan ursprungligen fastställdes, väsentligt ökats, bl. a. genom redan genomförda, pågående eller nära förestående lönerogleringar för dess personal. Föreningens verkställande direktör, som i en promemoria till stämman redogjorde för ärendets behandling sedan år 1888, framhöll bl. a., att, om hänsyn toges endast till de lönerogleringar, som gjorts sedan 1895, så borde ersättningen utgå med ett 20 % högre belopp än det dåvarande. Stämman uppdrog åt styrelsen att utreda denna ständigt aktuella fråga, och en kommitté utsågs härefter. Denna kommittés förslag, som innebar sådan ändring av avgifterna för postbefordringen, att dess genomförande skulle medföra en för de enskilda banorna sammanlagd höjning per år av omkring 300 000 kronor, eller 20,6 % å de gällande avgifterna, godkändes av marsstämman 1908. Föreningen, som genom den år 1902 genomförda nyorganisationen fått större betydelse och en säkrare ställning än tidigare, framförde nu i en skrivelse av den 30 maj 1908 hos K. M:t de enskilda järnvägarnas önskemål i frågan. I denna skrivelse begärdes bl. a. också, att rabatten för andra tåget måtte ändras från  $33 \frac{1}{3}$  till 25 % samt att den ytterligare rabatten för tredje och följande tåg — såsom varande omotiverad — måtte borttagas. Därjämte hemställdes, att en minimiavgift för postbefordran i fack och brevlådor av 25 öre per tåg måtte fastställas.

Föreningens framställning remitterades av K. M:t till Generalpoststyrelsen, som den 7 november 1910 avgav ett utförligt yttrande i ärendet. Efter att hava lämnat en historisk översikt av frågan liksom en redogörelse för huru densamma ordnats i utlandet, sökte Generalpost-

styrelsen göra gällande, att järnvägspostbefordringen å kontinenten i stort sett vore byggd på principen om avgiftsfri postbefordran å enskilda järnvägar. Men även om man icke skulle vilja taga något större steg i riktning mot ökade förpliktelser (från järnvägarnas sida) mot det allmänna, åtminstone icke vad redan befintliga järnvägar beträffade, borde dock staten enligt Generalpoststyrelsens åsikt endast med största aktsamhet belasta statsbudgeten med utgifter för allmänna postens framförande å järnvägarna. Efter att hava skärskådat järnvägarnas framställning från olika sidor, framhöll Generalpoststyrelsen, att ett bifall till denna skulle åstadkomma en kostnadsökning för postverket av omkring 400 000 kronor, en ökning som skulle komma att menligt inverka på postverkets förmåga av utveckling och därmed på den allmänna rörelsen. Generalpoststyrelsen hemställde därför, att framställningen icke måtte föranleda till någon ändring i de gällande bestämmelserna angående ersättningen för postbefordran å enskilda järnvägar. Generalpoststyrelsen ansåg sig emellertid icke kunna helt underkänna föreningens framställning, ty den förklarade vidare, att föreningens begäran om en viss minimiavgift för postbefordran i fack och dylikt kunde anses hava vissa skäl för sig. Emellertid kunde postverket icke medgiva en högre minimiavgift än 10 öre för varje tåg (= då gällande porto för ett vanligt brev), men då en sådan ändring skulle få ringa betydelse, ville Generalpoststyrelsen icke heller tillstyrka införandet av densamma. I allt vad Generalpoststyrelsen sålunda framhållit rörande föreningens hemställan kunde K. styrelsen åberopa sig på sina vid ärendets behandling tillkallade sakkunniga — herrar friherre BECK-FRIIS och DANIEL PERSSON i Tällberg — vilka hade förklarat sig vara ense med Generalpoststyrelsen angående innehållet i densammans utförliga yttrande.

Generalpoststyrelsens skrivelse föredrogs och lades till handlingarna vid föreningens stämma den 29 mars 1911. Föreningens styrelse meddelade därvid, att densamma, trots det att den fortfarande ansåge de av föreningen begärda avgifterna icke vore för höga, dock skulle samma dag hos vederbörande statsråd hemställa, att ärendet icke måtte företagas till avgörande förrän föreningen, med ledning av järnvägstaxekommitténs väntade kostnadsutredning, hunnit inkomma med förnyat yttrande i ärendet. Frågan vilade därefter under de närmaste fem åren. Först i maj 1916 beslöt styrelsen, huvudsakligen med hänsyn till att statsverket då ansågs vara i behov av varje möjlig inkomst, att icke avgiva något vidare yttrande i ärendet. Föreningens framställ-

ning av den 30 maj 1908 återkallades därför genom en skrivelse av den 17 juni 1916.

Emellertid föranledde de i snabb stegring stadda driftkostnaderna framställning från en del järnvägsförvaltningar om att föreningen måtte söka utverka åtminstone en provisorisk förhöjning av de — i stort sett allt sedan år 1876 — gällande avgifterna för postbefordran. Föreningen hemställde därför den 18 mars 1918 hos Konungen om provisorisk förhöjning med 150 % av postbefordringsavgifterna. Häröver avgav Generalpoststyrelsen yttrande den 5 november 1918 och medgav i detta, att de gällande avgifterna för postbefordran vore så låga, att de förorsakade järnvägarna driftförlust. Generalpoststyrelsen hemställde emellertid, att avgiftsförhöjningen, med hänsyn bl. a. till att stenkolspriset gått ned väsentligt sedan föreningens framställning ingavs, borde begränsas till 75 % att utgå från den 1 april 1918 till årets slut. I de erinringar föreningen den 13 januari 1919 gjorde hos K. M:t angående denna Generalpoststyrelsens hemställan, framhölls bl. a., att den nedgång i stenkolspriset, som inträffade mot slutet av år 1918, icke inverkat på 1918 års driftkostnader. Vidare påpekades, att personalkostnaderna under år 1918 stigit i avsevärd grad och att de komme att bli ännu högre under år 1919. Föreningen hemställde därför, att ökningen av postbefordringsavgifterna icke måtte bestämmas lägre än till 150 % och att denna ökning måtte få gälla tillsvidare. Sedan Generalpoststyrelsen i maj 1919 avlämnat förnyat utlåtande i ärendet, förordnade K. M:t den 31 oktober 1919, att en provisorisk tilläggsersättning av 75 % skulle utgå för postbefordringen under år 1919 å de enskilda järnvägarna. Dessa, som sedan den 10 september 1915 medgivits uttaga förhöjda avgifter för övrig trafik, vilken förhöjning från den 1 januari 1918, utom vissa fasta provisoriska tillägg, utgick med 150 % och från den 1 juli 1918 med 200 %, nödgades alltså att under de svåraste krigsåren befordra posten mot avgifter, vilka i hudsak voro desamma som gällde år 1876 — detta oaktat att Generalpoststyrelsen själv, såsom framgår av det föregående, medgivit, att den gällande postbefordringsersättningen medförde driftförlust för järnvägarna och därför tillstyrkt förhöjning från och med den 1 april 1918. Sedan tilläggsersättning emellertid sålunda en gång väl fastställts, har K. M:t därefter vid olika tillfällen på av föreningen gjord hemställan förordnat angående dylik provisorisk ersättning till järnvägarna. Denna utgår, efter att under åren 1920 och 1921 hava utgjort 100 %, från och med den 1 januari 1924 tillsvidare

med 80 % å de genom kungörelsen den 4 oktober 1895 fastställda avgifterna.

Bestämmelserna för postbefordran å de enskilda järnvägarna i kungörelsen den 4 oktober 1895 gälla sålunda alltjämt. Emellertid gjorde Generalpoststyrelsen den 11 september 1920 hemställan hos Konungen om vissa ändringar i dessa föreskrifter. Sålunda föreslogs, att avgiftstabellen för postbefordran, som nu slutar med 30 öre för en golvyta överstigande 20 kvm., måtte utbyggas så, att nästa intervall skulle fastställas till 27 kvm., den därefter till 35 kvm. o. s. v. med en kvm. mera i varje ny intervall och att avgiften skulle ökas med 5 öre för varje ny sådan. Därjämte föreslogs, att det extra utrymme, som måste tagas i anspråk för postens befordran — alltså även för sådant i annan vagn, än i vilken postkupé inrättats — måtte få sammanräknas med det ordinarie utrymmet och avgift få erläggas enligt den sålunda utbyggda avgiftstabellen.

Föreningen, som bereddes tillfälle att yttra sig rörande denna hemställan, anförde i sitt i november 1920 avgivna utlåtande, att, då kostnaden för anskaffandet och framdragandet av en postkupé stod i direkt förhållande till kupéns storlek, avgiftstabellen borde utökas så, att varje intervall borde ökas med 5 kvm. och 5 öre. Mot förslaget att avgiften för extra utrymme, upplåtet för postbefordran i passagerare- eller resgodsavdelning eller i särskild godsvagn, skulle få beräknas efter den sammanlagda golvytan, inlade föreningen en bestämd gensaga. Det framhölls såsom nödvändigt, att postverket måtte använda ordinarie postvagnar med tillräckligt utrymme, så att extra sådant icke behövde anlitas i den stora utsträckning som nu skedde, och att, då extra utrymme ändock toges i anspråk, avgiften härför fortfarande borde — såsom i förordningen vore föreskrivet — utgå enligt allmänna taxan.

Emellertid hade frågan om ändring av 1895 års postkungörelse överlämnats till 1920 års postkommitté. Denna kommitté upplöstes visserligen i samband med andra sådana i slutet av år 1922, men densamma arbete slutfördes dock av kommitténs ordförande, med biträde av två posttjänstemän, och ett förslag till kungörelse angående postbefordran på enskild järnväg framlades sålunda. Detta förslag innehöll bl. a., att järnvägarna — i olikhet mot förut — skulle själva bekosta postkupéernas inredning samt att postverket till ersättning härför liksom för postkupéernas framförande skulle erlägga en avgift av 1 öre per kilometer och kvm. av kupéns golvyta, dock minst 10 öre för varje postkupé och kilometer. Föreningen erhöi i maj 1923 detta för-

slag för yttrande och avlämnade den 25 juni 1923 ett utförligt sådant. Efter en ingående motivering hemställde föreningen, att avgiften för postkupébefordran måtte fastställas till för hel postvagn 1,5 öre för varje kilometer och hel eller påbörjad kvadratmeter av kupéns golvyta och för del av vagn 1,75 öre, dock minst 17,5 öre för varje postkupé och kilometer. Föreningen framhöll bl. a. därjämte, att det fortfarande borde åligga postverket att bekosta postkupéernas inredning och överlämnade samtidigt till K. M:t ett förslag till kungörelse angående postbefordran å enskild järnväg, som upprättats enligt de grunder, föreningen anfört i sitt yttrande.

Generalpoststyrelsen, som av K. M:t anmodats avlämna utlåtande rörande såväl postkommitterades som föreningens förslag i frågan, förklarade i sitt utlåtande den 16 oktober 1923, att den icke kunde godkänna vare sig postkommitterades eller föreningens förslag beträffande postbefordringsersättningen och rörande övriga viktigare bestämmelser. Generalpoststyrelsen framhöll sålunda i sitt digra betänkande bl. a., att det borde vara i de enskilda järnvägarnas eget intresse att med hänsyn till den konkurrens om posttransporterna, som kunde vara att vänta från automobiltrafiken, postföringsersättningen fastställdes till »ett skäligt belopp». Generalpoststyrelsen kunde bl. a. icke finna den principen riktig, att järnvägarna skulle utöver sina direkta kostnader för postföringen tillerkännas ersättning även för sina fasta kostnader. Efter en undersökning av järnvägarnas utgifter för postbefordringen hemställde Generalpoststyrelsen till slut, att ersättningen för postkupés upplåtande och fortskaffande måtte bestämmas till *trettiosexhundredels* öre till normalspårig och *fyrtioåttahundredels* öre till smalspårig järnväg för varje hel kvadratmeter av postkupés golvyta och kilometer. Generalpoststyrelsen förklarade sig dock anse att härutöver borde tillsvidare utgå tilläggsersättning, motsvarande kostnadsökningen för postbefordringen sedan tiden närmast före kriget. Generalpoststyrelsen hade alltså ansett sig böra påyrka en väsentlig *sänkning* av postbefordringsavgifterna, vilka, såsom flera gånger förut framhållits, i stort sett äro desamma som fastställdes för snart femtio år sedan. Emellertid vilar denna fråga för närvarande i avvaktan på K. M:ts avgörande.

## POSTGÖROMÅLENS SKÖTSEL Å STATIONERNA

Allt från järnvägarnas första tid, har flertalet av dess å landsbygden belägna stationer tillika varit poststationer, och i regel har det

varit stationsföreståndaren, som, vid sidan av sin järnvägstjänst, ombesörjt även postgöromålen. Detta åtagande skedde på sin tid visserligen med vederbörande järnvägsförvaltnings medgivande, men stationsföreståndaren hade vid postgöromålens handhavande uteslutande att göra med vederbörande postbefäl, och han erhöll även arvudet för postskötseln direkt från postverket.

#### *1869 och 1874 års arvodesstater.*

Enligt ett K. brev av den 21 maj 1869, ett av de första sådana, genom vilka ersättningen till poststationsföreståndarna fastställdes, fick lönen till dessa föreståndare — de vid Statens järnvägar dock undantagna — utgå med ett belopp av högst 400 riksdaler årligen, »däruti inbegripet ersättning för all förekommande expenskostnad». Detta maximibelopp höjdes emellertid år 1874 till 600 kronor. Poststationerna voro indelade i 9 olika klasser, av vilka den lägsta avlönades med 120 kronor, varefter ersättningen steg med 60 kronor för varje klass. Postlönen fastställdes efter »rörelsens omfattning samt efter den mer eller mindre besvärliga tjänstgöringen», och medellönen för samtliga stationer uppgick för år 1874 till 163 kronor.

#### *1903 års arvodesstat.*

Frågan om ersättningen för postskötseln å järnvägsstationerna förekom icke till behandling inom föreningen förrän å dess novemberstämma 1900, då man diskuterade, huruvida föreningen borde söka åstadkomma mera tillfredsställande ersättning härför. Stämman uppdrog åt en kommitté att utreda ärendet, och denna framlade vid föreningens augustisammanträde år 1901 förslag till »allmänna grunder för reglering av arvoden åt föreståndare och avlöningsbidrag till biträden å poststationer, som förvaltas av järnvägsstationsföreståndare». De kommitterade hade byggt sitt utlåtande på uppgifter, som insamlats från 737 stationer och hade av dessa funnit, att postarvodena icke stodo i rimligt förhållande till den tid och det arbete, postgöromålen krävde. Belysande härför var, att ersättningen ifråga i medeltal endast uppgick till 18 öre per timma av den tid, som uteslutande åtgått för postgöromålen, och dessas omfattning krävde å sådana stationer, för

vilka postersättning utgick med 360 kronor, i regel att järnvägsförvaltningen måste — utan att erhålla ersättning härför från postverket — tillhandahålla stationsföreståndaren särskilt arbetsbiträde. De av kommittén föreslagna allmänna grunderna inneburo bl. a., att arvodesreglering skulle från år 1902 ske för perioder av 3 år, att poststationerna skulle med hänsyn till frankoteckenåtgången indelas i 14 grupper med lönebelopp från lägst 180 till högst 600 kronor per år förutom tilläggsarvoden till stationer, där särskilda förhållanden betingade detta, att postverket skulle å till grupperna 6—13 hörande station bidra till avlöning åt biträden med minst 360 och högst 600 kronor per år, att särskilda avtal skulle träffas om till grupp 14 hänförliga stationer samt att postverket skulle i hyra för expeditionslokaler erlægga 10 % av det arvode och avlöningsbidrag, som vederbörande stations personal uppbure av postverket. Ett genomförande av dessa kommitténs förslag beräknades medföra en ökning av postverkets omkostnader med 157 328 kronor per år, eller 64,7 %, varvid dock tilläggsarvodena ej medräknats.

Föreningen godkände detta kommitterades förslag och uppdrog åt sin ordförande att personligen överlämna detsamma till generalpostdirektören. En av föreningens medlemmar, Länna—Norrtälje järnväg, anmälde emellertid genom översändande av ett styrelseprotokoll avvikande mening mot beslutet om höjning av arvodet till poststationsföreståndarna. Denna passus av protokollet ifråga hade följande något överraskande lydelse: »Styrelsen ansåg visserligen en förhöjning önskelig, men då dessa förhöjningar särskilt för några stationer syntes *väl höga*, kunde styrelsen ej biträda detta järnvägsföreningens förslag i sin helhet». Efter någon tids förhandlingar godkändes — med undantag av den ifrågasatta lokalhyran — i huvudsak de av föreningen föreslagna nya ersättningsgrunderna. Sedan K. M:t den 18 december 1903 lämnat sitt medgivande, fastställdes den 19 december 1903 ny arvodesstat att från och med år 1904 gälla för poststationsföreståndare vid såväl statens som de enskilda järnvägarna.

#### 1909 års arvodesstat.

De allmänna grunderna av år 1903 avlöstes från år 1910 av den 13 december 1909 fastställda nya sådana, närmast tillkomna med anledning av den förändring rörande postarvodet, varom talas i fortsättningen. För bestämmandet av arvodesbeloppen infördes nu nämli-

gen utöver frankoteckensåtgången fem andra faktorer, genom vilka arbetet å en station kom bättre till sin rätt vid bestämmandet av ersättningen, än enligt den förutvarande grunden, där stationens uppbörd i övervägande grad var utslagsgivande. Arvodesklasserna ökades samtidigt från 14 till 16 stycken, och särskilt avtal skulle såsom förut träffas om den högsta klassen. Regleringsperioden ändrades från tre till fem år.

#### 1917 års arvodesstat.

Under åren 1915 och 1916 framhölls från några förvaltningar, att postgöromålen högst väsentligt utökats, bl. a. genom att postverket åtagit sig att utbetala pensionsmedel och livräntor m. m. Sedan med anledning härav frågan om ersättningen för postens skötsel å stationerna varit föremål för behandling av föreningens styrelse, uppsade det övervägande flertalet av föreningens medlemmar, för erhållande av ökad ersättning, avtalet med postverket om postskötseln. Ett förslag till nya allmänna grunder och ny arvodesstat, där de nytillkomna postgöromålen värderats, upprättades genom en av föreningens styrelse utsedd kommitté, och detta förslag godkändes av en extra föreningsstämma den 8 september 1917. Enligt detta borde ersättningen för postskötseln utgå med ett visst belopp per station — alltså oberoende av om en eller flera personer handlade postgöromålen å stationen — för station av första klassen med 480 och i klass 15 med 3 000 kronor, vilket motsvarade en ersättning per arbetstimme av 46,7 öre resp. 85,8 öre eller omkring 15 % lägre, än vad förvaltningarna själva utbetalade i *direkt* avlöning till vederbörande personal.

Generalpoststyrelsen förklarade sig den 24 oktober 1917 icke kunna godkänna föreningens förslag, vilket skulle medföra en ökad kostnad för postverket av 836 000 kr., motsvarande 113 %, och framlade samtidigt ett förslag till ändrade grunder och ny arvodesstat, innehållande en ökning av arvodet med 24 %. Föreningen beslöt emellertid vid stämma den 20 november 1917 att icke antaga detta K. styrelsens förslag och uppdrog åt sin styrelse att fortsätta förhandlingarna med postverket. Dessa förhandlingar utgingo från det förslaget av föreningens delegerade, att det av K. styrelsen erbjudna arvodet i klass 1 skulle höjas till det för närmast högre postklass föreslagna beloppet o. s. v. samt att de sålunda höjda arvodesbeloppen skulle ökas med ett krigstidstillägg av 20 %.

### *Krigstidstillägg.*

Detta förslag godkändes också — sedan K. M:ts medgivande erhållits — av Generalpoststyrelsen, som den 31 december 1917 fastställde ny arvodesstat att från början av år 1918 tillsvidare gälla under tre år. Den sammanlagda arvodesökningen uppgick till 498 760 kr., motsvarande 69 %.

Sedan föreningen i mars 1919 hemställt om ökning av krigstidstillägget till 45 %, medgav K. M:t den 30 april 1920, att tillägget ifråga skulle från och med den 1 januari 1919 tillsvidare utgå med den av föreningen begärda procenten, och detta K. M:ts beslut gäller fortfarande.

## ANSVARET FÖR POSTGÖROMÅLEN Å STATIONERNA

Som tidigare nämnts utbetalades postarvodet från början direkt från postverket till vederbörande järnvägstjänsteman. Detta arvode inräknades alltså icke i det lönebelopp, för vilket tjänstemannen var delägare i vederbörande pensionskassa. Emellertid framkom under år 1903 från personalhåll det önskemålet, att den, som ombesörjde postgöromålen, måtte komma i åtnjutande av pension av postverket med vissa procent av postarvodet. Föreningens styrelse, som av en dess medlem anmodades upptaga förhandlingar härom med Generalpoststyrelsen, uttalade emellertid sin övertygelse om, »att det icke fanns någon som helst möjlighet till framgång för dylika underhandlingar» och beslöt därför, att denna hemställan icke skulle föranleda någon dess åtgärd. Sedan frågan emellertid motionsvis framförts hos fullmäktige i Enskilda Järnvägarnes Pensionskassa och dennas styrelse hemställt hos föreningen om vidtagande av åtgärder för densammas lösning, uppdrog Svenska Järnvägsföreningens styrelse åt en kommitté att förbereda ärendet. Sedan erforderliga utredningar verkställts, hemställde föreningens styrelse till pensionskassan att, vid en då förestående omarbetning av kassans reglemente, sådana bestämmelser måtte intagas, att pension kunde erhållas även för ifrågavarande postarvode. Emellertid löstes frågan efter många och tidsödande förhandlingar med Generalpoststyrelsen på ett annat sätt. Föreningens styrelse kom nämligen snart till den uppfattningen, att saken lättast bleve ordnad därigenom, att järnvägsförvaltningarna själva åtog sig ansvaret för

postens skötsel å dess stationer och alltså själva finge uppbära och efter enhetliga grunder avlöna sin personal. Vid marsstämman 1906 beslöt föreningen, på yrkande av bl. a. dåvarande rektorn J. JUHLIN, att ingå till Generalpoststyrelsen med hemställan, att K. styrelsen måtte, i likhet med föreningen, godkänna ett inom föreningen utarbetat förslag till överenskommelse angående handhavandet av postgöromålen vid järnvägsstationer. Generalpoststyrelsen avskog emellertid den 15 januari 1907 detta förslag bl. a. med den motiveringen, »att det ekonomiska bandet mellan postverket såsom arbetsgivare och (järnvägs-) stationsföreståndaren såsom arbetstagare skulle försvinna». Detta avslag föranledde föreningen att den 27 maj 1907 ingå till K. M:t med framställning, att tillfälle måtte beredas de enskilda järnvägarna att träffa avtal med Generalpoststyrelsen enligt de grunder, föreningen år 1906 föreslagit. Denna framställning ledde äntligen år 1909 — sedan postverket erhållit rektor JUHLIN till generaldirektör — till, att Generalpoststyrelsen med några mindre ändringar godkände föreningens förslag av år 1906. Enligt denna överenskommelse äga alltså järnvägsförvaltningarna — vilka, i olikhet mot vad gäller postbefordringen, icke äro *förpliktade* att ombesörja postskötseln å stationerna — att svara för postens handhavande å sådana sina stationer, där de åtagit sig detta samt att härför uppbära det fastställda arvodet. Genom denna högst nödvändiga ordning hava de olägenheter, som tidigare gjorde sig gällande genom postarbetets utförande vid sidan av järnvägstjänsten, väsentligt minskats.

Föreningen har förutom nämnda överenskommelse träffat ett från den 1 januari 1906 gällande avtal med Generalpoststyrelsen beträffande inventering av kassor och räkenskaper å förenade post- och järnvägsstationer.

