

ER BANA- JÄRNVÄGEN

En orientering om
verksamheten vid SJ

Tomteboda 1950
STATENS JÄRNVÄGARS TRYCKERI

INNEHÅLL

Förord av generaldirektören	5
Litet järnvägshistoria	8
Järnvägarnas betydelse	11
Ett affärsdrivande företag	13
Vår organisation	15
Hur vi arbetar	17
Bantjänsten	17
Maskintjänsten	20
Trafiktjänsten	24
Elektrotjänsten	26
Signaltjänsten	28
Telefontjänsten	28
Förrådstjänsten	29
Verkstadstjänsten	30
Olika slag av trafik	31
Persontrafiken	31
Godstrafiken	35
Buss- och lastbilstrafiken	39
Med SJ till sjöss	41
Var får jag veta mera?	43
Något om personalen	44
SJ-folk på skolbänken	46
Vad företaget ger	49
Något om lönen	49
Särskilda ersättningar	52
Pension	53
Läkarvård och läkemedel	53
Begravningshjälp	54
Uniform	54
Semester och tjänstledighet	55
Andra förmåner	55
Vad företaget fordrar	57
Samarbete	61
Samarbetet ledning — personal	61
Länkar i samma kedja	64
Vi och våra kunder	66



*N*är jag 1949 tillträdde chefskapet för SJ, uttryckte jag förhoppningen att mötas av en förtroendefull samarbetsvilja. Denna förhoppning har till alla delar förverkligats.

Det är min önskan att var och en redan från första stund i statens järnvägars tjänst skall hålla insikten om samarbetets betydelse levande och i handling alltid visa detta.

Följande sidor avser att visa vad det innebär att vara anställd i SJ. Det är givetvis inte någon uttömmande redogörelse för vårt stora företag, som kan presenteras här. Jag hoppas dock att denna orientering skall ge en god överblick och tillika väcka önskan att få veta mer om vårt företag.

Denna introduktionsbroschyr riktar sig visserligen närmast till våra nyanställda, som jag härmed hjärtligt välkomnar, men jag tror att den kan läsas med behållning av varje SJ-anställd.

Erik Ivarsson



VI ÄR ÖVER 70.000 vid SJ. Det betyder att ungefär var tionde svensk man i åldern 20—60 år är knuten till SJ — det största företaget i Norden.

Det bevingade hjulet är vår symbol. Organisation, teknik och många människors arbetsinsats är hjulets drivkrafter. Vi arbetar *i nuet för framtiden*.

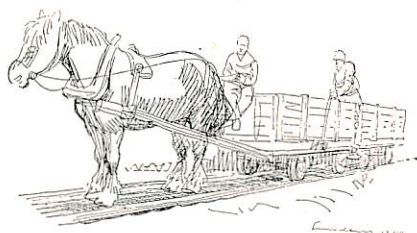
Men bakom oss sträcker sig ledet av järnvägsfolk nära ett sekel tillbaka, ett sekel av oavbruten utveckling och oförskräckt framstegsvilja. Det är vårt arv och vår stolta tradition. Många har tagit det arvet direkt från far och farfar, flera även från farfarsfar.

Men även den som inte är »född vid banan», skall snart finna sig bli delaktig av vårt arv och knytas till vår tradition. Vi vill, att varje ny SJ-man och SJ-kvinna snart skall känna det fascinerande i vårt yrke, dess historia, dess uppgifter och dess mål.

LITET JÄRNVÄGSHISTORIA

REDAN I DET GAMLA ROMARRIKET fanns det föregångare till våra järnvägar. För att spara tid och kraft lät man tunga arbetsvagnar med stenblock och byggnadsmaterial rulla på banor av sten eller trä. Sådana banor använde man sedan genom århundraden i gruvor och stenbrott.

Ännu under 1800-talets första årtionden var vattenvägarna de förnämsta transportlederna. Det glesa landsvägsnätet var inte tillräckligt för de landtransporter, som följde med den spirande industriella utvecklingen. Från hyttor och bruk byggdes därför rälsbanor till vattenlederna. Därmed hade de första »järnvägarna» sett dagens ljus. Framför de knarrande järnvägsvagnarna stretade och drog hästar.

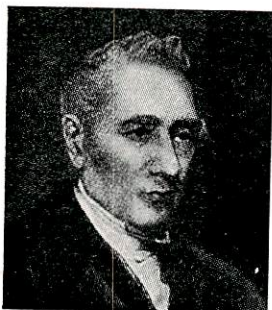


Från en bruksbana

Dessa bruksbanor hade dock övervägande lokal betydelse.

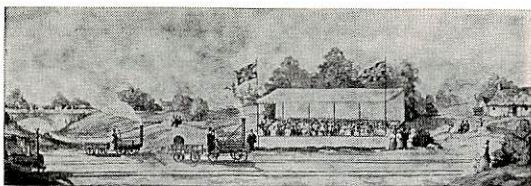
Så kom ångmaskinen och med den industrialismens snabbare utveckling. Järnvägar byggdes för att binda samman städer och orter. Hästen avlöstes av ånghästen — lokomotivet, »loket». Cylinderprydda herrar och sirliga damer i krinolin steg bävande upp i järnvägsvagnar, som skakande och gnisslande förde dem från den ena platsen till den andra med en för den tiden svindlande hastighet.

George Stephenson



Engelsmannen George Stephenson tillhörde dem, som i första linjen medverkade till detta jättesteg från hästforor och diligenser. Han ledde banbygget mellan Stockton och Darlington i norra England — världens första järnväg i modern bemärkelse. Den 27 september 1825 är dess födelsedatum.

Vid Rainhill i England hölls 1829 den ryktbara »loktävlingen» mellan bl. a. Stephensons lok »Rocket» och vår landsman John Ericssons »Novelty».



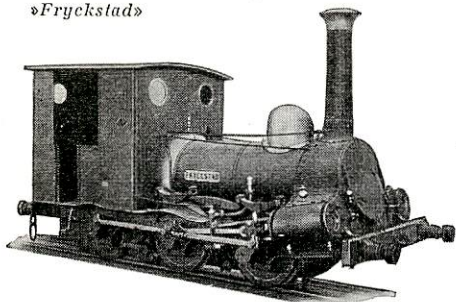
Tävlingen vid Rainhill 1829, enligt bild i järnvägs-museet

»Rocket», som segrade i tävlingen, blev urtypen för nutidens ånglok. En intressant rörlig modell av denna tävling finns f. ö. i järnvägs-museet i Stockholm.

Senare öppnades järnvägslinjer i olika länder. I Norden var Danmark först, år 1847.

Den 5 maj 1849 togs det första spadtaget till en »riktig» järnväg i vårt land. Det

»Fryckstad»

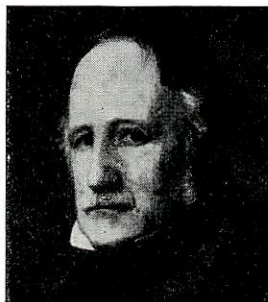


var banan mellan Fryksta lastageplats och Klarälven. Redan i september samma år började den trafikeras, men det dröjde ända till 1855, innan det första loket, »Fryckstad», anskaffades för denna bana.

Gamla »Fryckstad» är alltså snart hundra år. Visserligen frustar det inte längre i de värmländska backarna, men det finns kvar som ett stolt minnesmärke över järnvägarnas pionjärtid.

Vi kan nog inte riktigt fatta, vilka svårigheter våra järnvägspionjärer hade att kämpa mot. Liksom alltid när en ny tid bryter in med revolutionerande idéer, satte sig många emot det »djävulens påfund», som järnvägarna ansågs vara. Den åsiktsändring, som behövdes för att järnvägsbyggandet

A. E. von Rosen

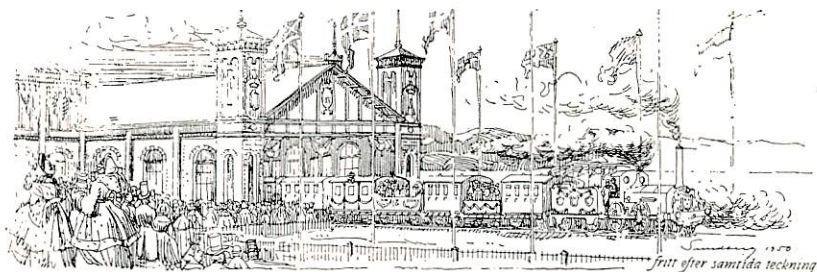


skulle anses som en nationell angelägenhet, åstadkoms framförallt av greve A. E. von Rosen.

Främst i raden av dem, som hade att praktiskt genomföra järnvägsplanerna, står överste Nils Ericson, John Ericssons bror. Han fick 1855 ledningen av statens järnvägsbyggnader.

Den första lokjärnvägen för allmän trafik, Nora—Ervalla, öppnades den 5 mars 1856. Samtidigt öppnades en del av Köping—Hults järnväg, nämligen sträckan Örebro—Ervalla.

Arbetena på landets första statsbana påbörjades den 30 april 1855. De första SJ-sträckorna, Malmö—Lund och Göteborg—Jonsered, öppnades den 1 december 1856. Dessa båda minnesrika dagar högtidlighålls årligen vid SJ genom flaggning på alla våra stationsbyggnader.



En järnvägsinvigning för snart hundra år sedan

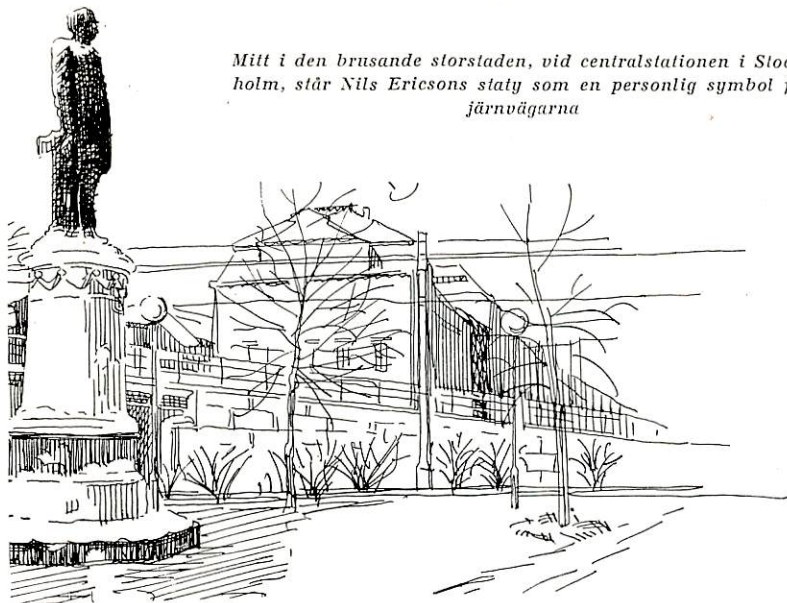
Nils Ericson och hans medhjälpare hade ingen lätt uppgift. Järnvägsfrågorna diskuterades ivrigt och många olika, ofta kuriösa åsikter framfördes. Det skulle dröja årtionden, innan den stora mängden av villfarelser fick vika för fakta.

T. o. m. i en sådan publikation som Sveriges Kommunikationer kunde man ännu 1864, alltså närmare ett årtionde efter öppnandet av den första statsbanesträckan, läsa bl. a. detta:

»Personer med svag hälsa böra taga plats med ryggen vänd till det håll, tåget kommer att röra sig åt, eller som det vanligen benämnes åka baklänges, ty då undvikes det drag, hvilket alltid uppstår, då tåget är i gång. Man bör undvika att sitta midt emot hvarandra, i annat fall har man svårt att skydda ansigtet om sammanstötning inträffar.»

Trots allt motstånd, både i järnvägarnas begynnelse och längre fram i tiden, kunde planerna genomföras.

Mitt i den brusande storstaden, vid centralstationen i Stockholm, står Nils Ericsons staty som en personlig symbol för järnvägarna



JÄRNVÄGARNAS BETYDELSE

JÄRNVÄGARNA var och är en förutsättning för den moderna produktionen.

Genom att transporterna på järnvägarna blev billigare, snabbare och säkrare än tidigare på lands- och vattenvägarna, fick industrin helt andra förutsättningar att utvecklas. Även genom att järnvägarna underlättade kontakten mellan säljare och köpare, ökades ett värdefullt varuutbyte mellan olika platser, landsdelar och länder.

Inte nog med att redan befintliga företag fick ett uppsving. Tillgångar, som tidigare icke kunnat utnyttjas eller som det inte lönat sig att ta vara på, kunde nu tillgodogöras.

Tack vare järnvägarna ökades möjligheterna att resa mellan skilda platser i vårt land och till främmande länder.

Härigenom erhöles lärdomar, som sedan omsattes i den egna verksamheten. Allt fler fick också tillfälle studera andra folks levnadsvanor och kultur.

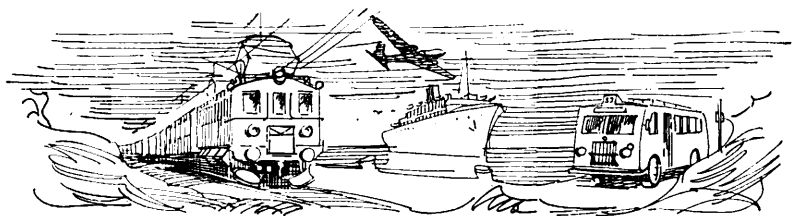
På detta sätt bidrog järnvägarna kraftigt till en höjd levnadsstandard.

Järnvägarna inverkade också på befolkningens fördelning inom landet. Utmed järnvägslinjerna växte stationssamhäl- len upp, och till dessa knöts efter hand olika näringsgrenar.

Järnvägarna hade länge praktiskt taget monopol på land- transporter. Men i mitten på 1920-talet kom biltrafikens stora genombrott. Därmed fick järnvägarna en svår konkur- rent. Många spådde att järnvägarnas tid var ute. Så blev dock inte fallet. Järnvägarna har förmått hävda sig och har för- blivnit ryggraden i vårt lands transportväsende.

All erfarenhet visar, att det inte ligger någon överdrift i påståendet, att järnvägarna numera är en förutsättning för att vårt samhälle skall kunna fungera. Genom att järnvä- garna nu tack vare elektrifieringen till stor del är oberoende av importerat bränsle, kan tågen rulla även i tider av av- spärrning. Detta visades tydligt under det senaste kriget. Då fick järnvägarna klara den övervägande delen av försvarets och folkförsörjningens transporter.

Både biltrafiken och de andra medtävlarna på den inre transportmarknaden — flyg- och båttrafiken — kompletterar järnvägarna. Visst samarbete med dessa transportmedel äger också rum och måste efter hand ytterligare utbyggas.



ETT AFFÄRSDRIVANDE FÖRETAG



STATSMAKTERNA har avgörande inflytande på många för SJ viktiga frågor, bl. a. taxor och tjänstemännens löner.

SJ kan i egenskap av allmännyttigt företag inte lägga enbart affärsmissiga synpunkter på sin drift. En bandel, som ekonomiskt sett är mindre bärkraftig, får inte utan vidare läggas ned. Av sociala eller försvarstekniska skäl eller på grund av andra statliga intressen kan det ibland vara nödvändigt att en sådan bandel hålls i stånd, även om det »kostar mer än det smakar». SJ får inte heller utan vidare neka att utföra transporter, även om dessa skulle vara mindre lönande eller rent av förlustbringande.

Trots denna bundenhet är SJ likväl ett av statens affärsdrivande företag. SJ skall nämligen hävda sig i konkurrens med andra transportföretag och lämna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Detta ställer givetvis särskilda fordringar på företagets ledning och personal.

Principen för förvaltningen är, att debet och kredit skall gå ihop. Inkomsterna skall årligen täcka drifts- och underhållskostnaderna. Dessutom bör emellertid inkomsterna i genomsnitt för längre perioder lämna ränta på en bestämd del av det kapital, som staten lagt ned i SJ. Den del, som skall förräntas, är ca 1,1 miljard (1.100.000.000) kronor.

Under tioårsperioden 1939—1948 har debet och kredit inte bara gått ihop. Det har också blivit en vacker slant över till statskassan. Denna vinst har — sedan ränta avdragits — under nämnda period uppgått till inte mindre än 512 milj. kr. Den största nettovinsten — 91,4 milj. kr. — nåddes 1943.

Under 1949 var inkomsterna av rörelsen 801 milj. kr. Härav kom från persontrafiken 318 milj. och från godstrafiken (inkl. malmtrafik) 458 milj. samt från posttrafik m. m. 25 milj. kr. Driftsutgifterna uppgick till 690 milj. kr. Härtill kommer avsättning till värdeminskningsskontot på 67 milj. kr. Den största utgiftsposten utgjordes av löner, som uppgick till 390 milj. kr. Pensionsutgifterna belöpte sig till 91 milj. kr.

Avdras från det sålunda uppstående överskottet på 44 milj. kr. ränta på det i den egentliga järnvägsrörelsen investerade statskapitalet med 35 milj. kr., återstår ett nettoöverskott på 9 milj. kr. Därutöver inlevererade SJ till statskassan trafikskatt med 33 milj. kr.

Stora tal har en magisk egenskap: de trollebinder fantasin. Man har som bekant inte lätt att föreställa sig vad miljonsiffror i själva verket betyder. Därför återges nedan hur mycket av inkomster och utgifter för ett års (1949) järnvägsrörelse som faller på varje för drift och underhåll anställd person.

<i>Inkomster.</i>	Kr per anställd	Proc.
Persontrafik	4.850	40
Godstrafik (utom lapplandsmalm)	6.000	49
Lapplandsmalm	950	8
Övriga inkomster (post och diverse)	400	3
	Summa inkomster 12.200	100

<i>Utgifter.</i>		
Avlöningar	5.950	49
Pensioner	1.400	11
Lok- och motorbränsle, elektrisk energi	1.000	8
Diverse utgifter	2.150	18
Avsättning till värdeminskningsskonto	1.000	8
Ränta på statskapitalet	550	5
Överskott	150	1
	Summa utgifter 12.200	100

VÅR ORGANISATION

REGERINGEN OCH RIKSDAGEN har alltså inflytande på SJ. I regeringen handläggs järnvägsfrågor i regel av kommunikationsministern.

Den direkta ledningen av vårt företag utövas av Kungl. Järnvägsstyrelsen. Den består i fredstid av en generaldirektör och cheferna för styrelsens 14 byråer samt — vid behandlingen av viktigare ärenden — två av Kungl. Maj:ts utsedda järnvägsfullmäktige. Chefen för drifttjänstbyrån — överdirektören — är även generaldirektörens ställföreträdare.

Under styrelsen sorterar f. n. 8 distrikt, 6 huvudförråd och 8 huvudverkstäder.

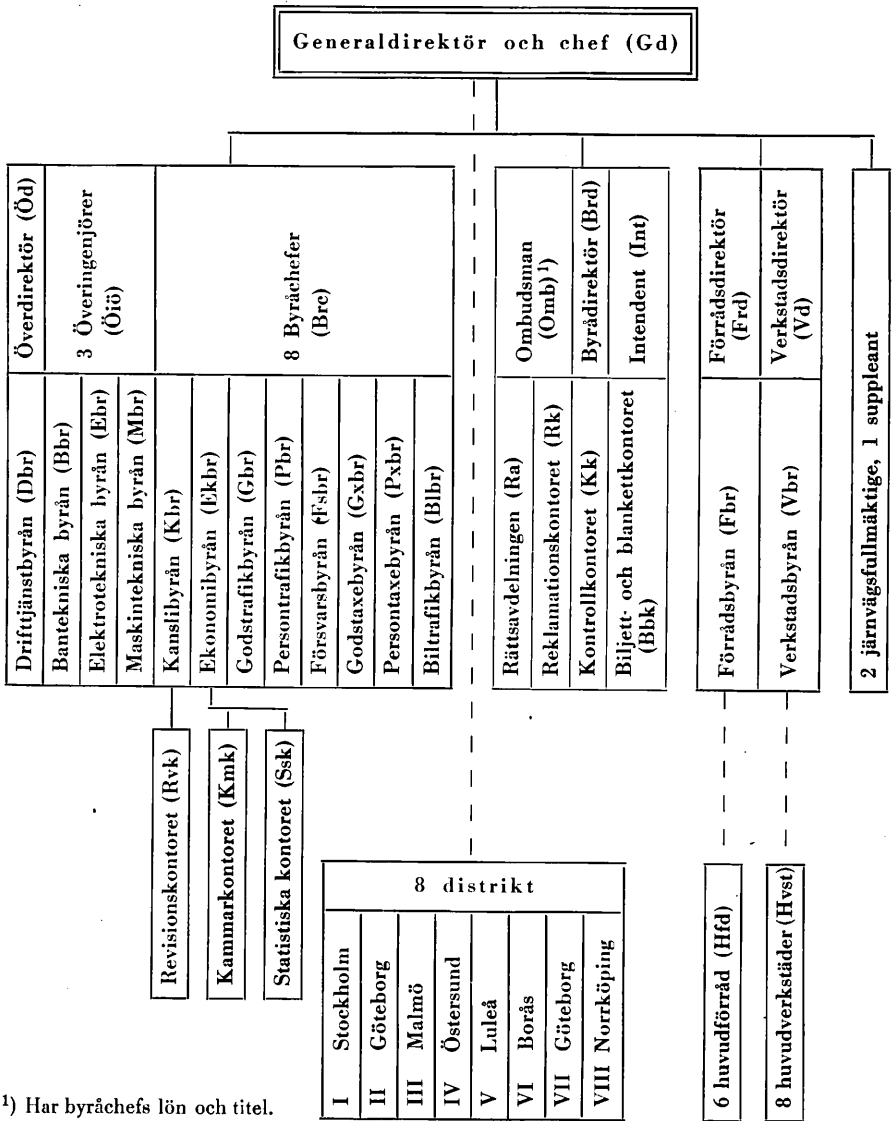
Hur styrelsen är organiserad i fredstid framgår av tablån på nästa sida. (Här och i den följande texten sätter vi ut en del tjänsteförkortningar, så att var och en lär sig känna igen dem.)

Varje distrikt förestås av en distriktschef (dc). Till sin hjälp har han ett distriktskansli (dkl). I detta ingår som regel en förste baningenjör (fbiö), en förste maskiningenjör (fmiö), en förste trafikinspektör (fti), en elektroingenjör (eiö), en biltrafikinspektör (blti), en signalingenjör (siiö), en telegrafingenjör (tliö) och en distriktssekreterare (ds). För de fyra förstnämnda används även förkortningarna kbiö, kmiö, kti resp. keiö för att markera skillnaden mellan dessa och sektionsföreståndarna. På kansliet finns även en personal- och allmän avdelning samt en bokföringsavdelning. För distrikten finns vidare militärassistenter (mta), placerade på försvarsbyrån.

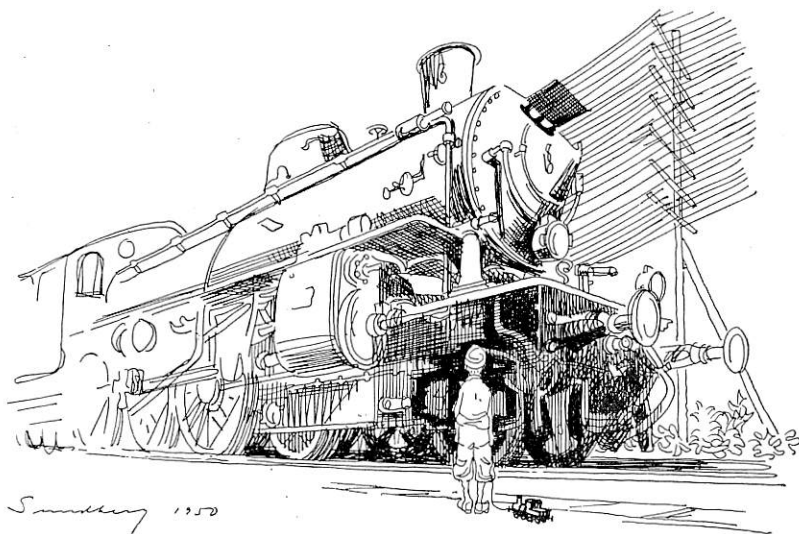
Varje distrikt är indelat i ett antal ban-, maskin-, trafik- och elektrosektioner (bs, ms, ts resp. es). Sektionsföreståndarna är direkt underställda distriktschefen.

JÄRNVÄGSSTYRELSEN

(isty)



¹⁾ Har byråchefens lön och titel.



HUR VI ARBETAR

MÅNGA POJKARS STORA DRÖM är ju att bli lokförare. Låt oss nu se litet på verkligheten bakom pojkdirömmarnas värld. Vi börjar med banan.

Bantjänsten

BANAVDELNINGEN (ba) sköter spåret och alla för järnvägsdriften erforderliga byggnader.

Banavdelningen indelas i ett antal bansektioner. Chefen för en bansektion är förste baningenjör (fbiö) eller baningenjör (biö). Hans expedition kallas baningenjörsexpedition (biöx).

Bansektionerna indelas i banmästaravdelningar med en överbanmästare (öbm) eller förste banmästare (fbm) som föreståndare. Dennes närmaste man är banmästare (bm) eller banförman (bfm).

Banmästaravdelningarna är indelade i bevakningssträckor och bevakningsgrupper. För inspektion och arbeten på bana och byggnader finns på varje avdelning ett antal banbiträden (bb), banvakter (bv) och banarbetare (barb). Det är banpersonalen man ser på de välbekanta trehjuliga cykeldressinerna. Ibland används också motordrivna trallor och dressiner, av vilka en del liknar små last- eller personbilar.

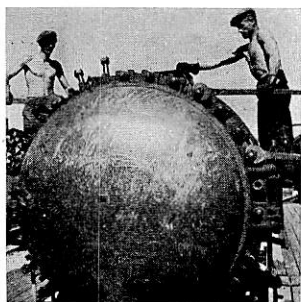


Inspektion på Riksgränsbanan

Banan består av under- och överbyggnad. Underbyggnaden är de höga bankarna och överhuvudtaget det, som överbyggnaden vilar på. Överbyggnaden omfattar ballast — den bädd av grus eller makadam, som spåret närmast ligger i — sliprar, räler, växlar m. m.

Järnvägsbroarna uppgår till flera tusen.

Rälerna väger mellan 17 och 50 kg per meter alltefter trafikens storlek på banan.



Arbete vid ett impregneringsverk

I södra och mellersta Sverige impregneras sliprarna, innan de läggs in i spåret. För detta ändamål har SJ 5 fasta impregneringsplatser.

SJ har också rälskapverk och cementgjuterier.

Som Ni säkert vet har vi olika spårvidd på våra bandelar. Normalspåret har ett avstånd av 1.435 mm mellan rälerna. Av de smalspåriga banorna har bl. a. kustbanorna i Blekinge 1.067 mm spårvidd och övriga, av vilka de största näten finns i Östergötland och Småland samt i Västergötland, 891 mm. I Växjö finns alla tre spårvidderna. Mellan Haparanda och Torneå finns både normal-

spår och ett bredspår, nämligen den finska spårvidden, 1.524 mm.

Vår sammanlagda banlängd är 15.178 km. Det är i det närmaste lika långt som från nordpolen till Afrikas sydligaste punkt.

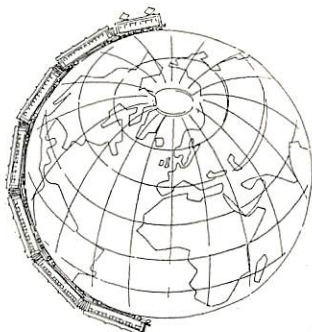
Numera har SJ övertagit nästan alla enskilda järnvägar. När detta skrivs (aug. 1950), är endast 8,2 % av landets järnvägsnät i privat ägo.

Vårt land har i förhållande till folkmängden Europas längsta järnvägsnät, nämligen 24 km per 10.000 invånare.

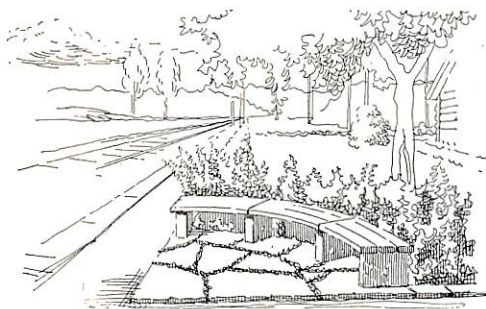
Det är ett stort antal byggnader — stationshus, godsmagasin och andra tjänstebyggnader samt bostadshus — som banavdelningen har hand om. Sammanlagt är det ca 15.000 byggnader.

Blomsterprakten och trädgårdsanläggningarna kring våra stationer och bostadshus uppskattas av våra resenärer och ökar trivselen för personalen. Dessa anläggningar sköts av särskild personal: förste trädgårdsmästare (ftm), trädgårdsmästare (tm) och trädgårdsförmän (trfm). Plantor och träd kommer från våra egna växtdepåer och plantskolor.

Utformningen av planteringsanläggningarna bestäms av trädgårdsdirektören (trd) i järnvägsstyrelsen.



Från nordpolen till Afrikas sydligaste punkt

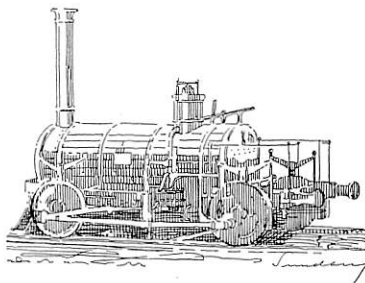


Både trafikanter och personal uppskattar blomsteranläggningarna

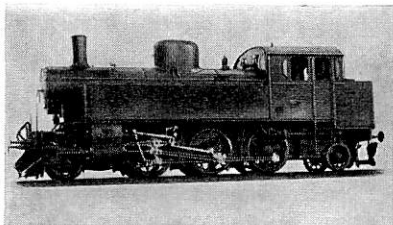
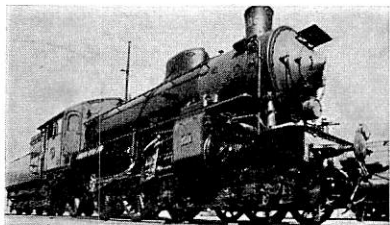
Maskintjänsten

MASKINAVDELNINGEN (ma) har bl. a. hand om lokparken. Därför skall vi börja med att tala litet om lok.

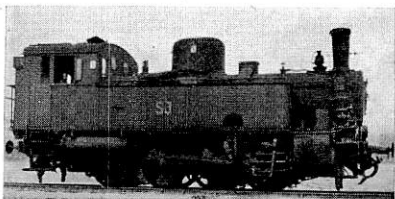
Det första loket i Sverige var svenskbyggt och levererades 1853 från Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna till Norbergs Jernväg. Det fick namnet »Förstlingen». I övrigt inköptes åtskilliga lok från England och, efter 1873, även från Tyskland. I regel gavs loken olika namn, ett bruk som här sedermera övergavs men som alltjämt förekommer bl. a. i England och Amerika. De svenska loktillverkarna gjorde sig tidigt ett gott namn, som de alltjämt hävdar.



»Förstlingen»

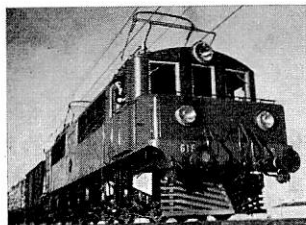
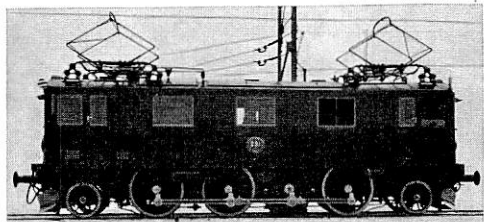


När loken skall gå längre sträckor och behöva ha större förråd av kol och vatten, används tenderlok. Lok litt B (ovan t. v.) är ett snälltågslök, som används även i person- och godståg. När loken skall gå kortare sträckor, används tanklok. De behöver ej vändas vid ändstationen. Lok litt S (ovan t. h.) är ett persontågslök, som ibland används även i godståg



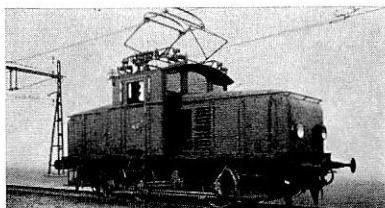
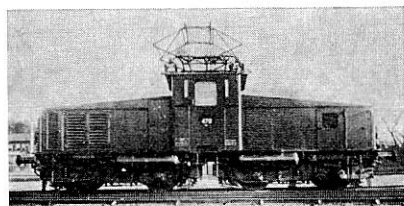
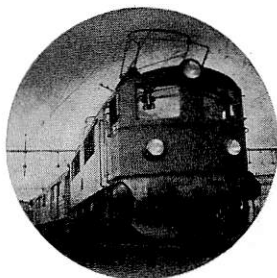
I växlingstjänst används i allmänhet särskilda växlingslok av tanktyp. T. v. ses en av de vanligaste typerna, litt N.

Redan tidigt började man i Sverige fundera över möjligheterna att använda »de vita kolen» i järnvägens tjänst. Efter en lång rad experiment hade man 1915 nått så långt, att den första bandelen för eldrift kunde öppnas, nämligen sträckan Riksgränsen—Kiruna. Elektrifieringsarbetet pågår oavbrutet och varje år tas eldriften i bruk på nya sträckor. (Se vidare sid. 26 och 27.)



Litt D (t. v.) är den vanligaste elloktypen. Den finns i följande varianter: Dg för godståg, Dk för snälltåg samt Ds för snäll- och persontåg. — Litt M (t. h.) är en för såväl snäll-, person- och godståg som malmtåg avsedd loktyp. Den har tillkommit för att användas i första hand i Norrland, där man har stora stigningar

F-loket (i cirkeln) är vårt modernaste snälltågslok, tillkommet under 1940-talet. Det är byggt för att kunna dra även tunga tåg med en största hastighet av 135 km i timmen



Lok litt H (nedan t. v.) samt Ub (t. h.) är enhyttloks. H används i lokalgodståg, förortståg och stundom i växlingstjänst. Ub används för växlingstjänst. Genom att förarhytten på dessa lok är placerad i mitten underlättas sikten åt alla håll

I växlingsarbetet är det ofta lämpligare att begagna mindre dragkraftsenheter än dyra och tunga lok, t. ex. *lokomotorer* (1mot), litt Z, eller *motorlok*, litt Ä, båda drivna med förbränningsmotorer. För tyngre växling har på senaste tid insatts *dieseldrivna lok*, litt V.

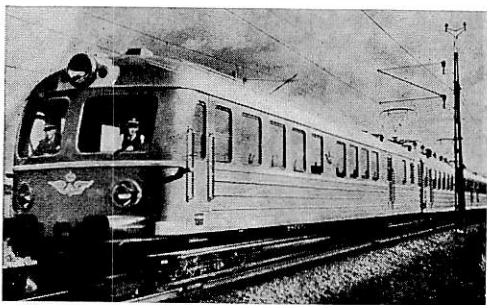
Typiska för våra järnvägar är *rälsbussarna* (rbs). Sverige är ett föregångsland på detta område. Rälsbussarna är mer ekonomiska i drift än lok, särskilt på linjer, där trafiken ej är så stor, t. ex. på Inlandsbanan och de många tvärbanorna från denna och från stambanan.

Rälsbussarna betecknas litt Y för 2-axliga och Yo för 4-axliga — o (noll) i en litterabeteckning betyder alltid att fordonet har boggier. Rälsbussarnas släpvagnar betecknas litt U.



Rälsbussståg

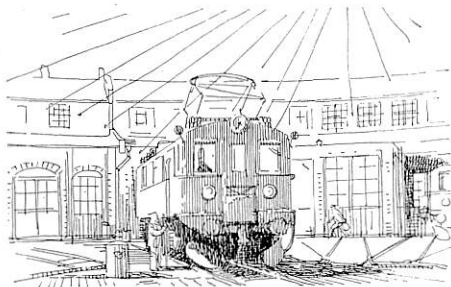
Vi har även olika typer av *motorvagnar*, drivna med ström från kontaktledning- en eller med förbränningsmotorer. Motorvagnarna betecknas litt X.



Expresståget »Göteborgaren» (Xoa5)

Maskinavdelningen indelas i ett antal maskinsektioner. Varje maskinsektion har en förste maskiningenjör (fmiö) eller maskiningenjör (miö) som chef. Hans expedition kallas maskiningenjörsexpedition (miöx).

På varje maskinsektion finns ett antal lokstationer (lokst) med tillhörande driftverkstäder (dvst). Där utförs den dag-



liga loktillsynen samt mindre reparationer och s. k. linje-revisioner.

Lokstationsföreståndare (lokstf) är i regel en ingenjör (iö), lokmästare (lokm) eller vagnmästare (vm).

Den åkande lokpersonalen utgörs av lokförare (lokf), lokeldare (lokl) och maskinbiträden (mb). Lokförare tjänstgör på lok och större motorvagnar. Lokeldare tjänstgör som biträden på ånglok. De är dessutom i stor utsträckning reservförare. Maskinbiträde tjänstgör som biträde åt föraren på ellok och på vissa smalspårslinjer som eldare på ånglok.

Maskinavdelningen sköter också det löpande underhållet av den rullande materielen. Härför finns verkstadsmästare (vstm), verkstadsförmän (vstfm), förste reparatörer (frpr), reparatörer (rpr), stallförmän (slfm), maskinbiträden (mb) och stationskarlar (stk).

Vagntjänsten omfattar den löpande skötseln av vagnmaterielen samt »syning» och bromsprovning på stationerna. På vissa snälltåg medföljer vagnskötare (vsk) för tillsyn av den tekniska utrustningen.

Till maskinavdelningen hör en del specialanläggningar. Sålunda finns gasverk och tvättinrättning samt en skrotningsplats, där uttrangerade lok, vagnar, bussar m. m. nedskrotas och användbart material tages till vara.



Trafiktjänsten

TRAFIKA VDELNINGEN (ta) sköter person- och godstrafiken på stationerna och tågen. (Biltrafiken behandlar vi litet längre fram.)

Trafikavdelningen indelas i ett antal trafiksektioner. Varje sektion har en förste trafikinspektör (fti) eller trafikinspektör (ti) som chef. Dennes närmaste man kallas byråassistent (bra). Befälsexpeditionen kallas trafikinspektörs-expedition (te).

Från expeditionen sköts bl. a. tågledningen och vagnfördelningen, som handhas av särskilda tjänstemän, tågledare (tl) resp. sektionsvagnfördelare (svfd).

Den 1 januari 1950 hade vi ca 3.500 järnvägsanstalter, d. v. s. stationer, trafikplatser, expeditionsställen, hållplatser och lastplatser. Därtill kommer biltrafikens motsvarande platser.

Stationsföreståndaren (stf) på de större stationerna kallas stationsinspektör (stins), på de mindre stationsmästare (stm). Tågexpedieringen på stationerna sköts av en tågklarare (tkl) — den tjänsteman med rött band om mössan eller i mössmärket, som trafikanterna i allmänhet kallar »stinsen».

Tågledare i arbete (t. v.) samt tågklarare överlämnande en order





*En del av biljettexpeditionen på
Stockholm C*

utom en i Köpenhamn och en i London. Resebyråerna säljer biljetter till järnvägs-, båt-, buss- och flyglinjer i hela världen, arrangerar sällskapsresor, ordnar hotellrum och reseförsäkringar, säljer utländsk valuta och värvar trafik.

Det finns på sina håll också upplysningsbyråer (uplbr) till allmänhetens tjänst.

På större stationer har man skilda godsmagasin (gm) för resgods, ilgods och fraktgods (förkortade rgm, igm och fgm).

På vissa stationer finns särskilda rangerbangårdar (rbg), där godstågen sammanväxlas. Särskilda bangårdar för sammansättning och utrustning av personförande tåg finns också.

Personalen i yttertjänst består bl. a. av bangårdsmästare (bgm), stationsförmän (stfm), trafikbiträden (tb) och stationskarlar (stk).

I varje tåg finns en tågchef (tbfh) — har blått band om mössan eller i mössmärket. Han är antingen tågmästare (tm), konduktör (knr) eller trafikbiträde (tb). I vissa tåg och i rälsbussarna är föraren tågchef.

Även rälsbuss- och lokomotorförarna (rbsf, lmotf) lyder i allmänhet under trafikavdelningen.

*Interiör från den moderna
resebyrån i London, belägen
intill Piccadilly Circus*





Elektrotjänsten

ELEKTROSEKTIONERNA svarar för driften och underhållet av anläggningarna för den elektriska tågdriften och för distributionen av elektrisk energi till andra ändamål. Sektionsföreståndaren benämnes elektroingenjör (eiö) och dennes expedition elektroingenjörsexpedition (eiöx).

De elektrifierade linjerna är indelade i underhållsområden. Personalen består av ledningsmästare (ledm), ledningsförmän (ledfm), förste reparatörer (frpr) och reparatörer (rpr) med biträden.

Elektrifieringsorganisationen med centrum i Nässjö utför kontaktlednings- och telefonkabelanläggningarna vid elektrifiering av en bandel. Den förestås av en arbetschef (arbc), som sorterar under elektrotekniska byrån.

Inte mindre än 460 milj. kr. har SJ elektrifiering kostat. Det är emellertid väl använda pengar. Det har beräknats att våra driftomkostnader under det senaste världskriget skulle blivit minst 880 milj. kr. högre, om vi inte haft eldrift. Men det är också klart, att vi över huvud inte hade kunnat ombesörja den starka trafiken med enbart ångdrift. Eldriften har alltså varit oundgänglig.

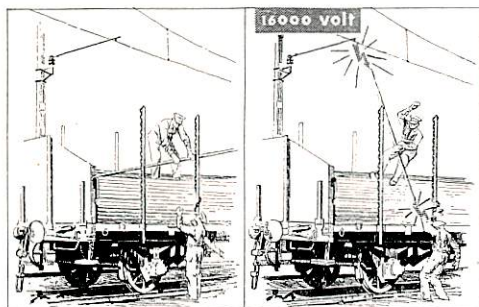
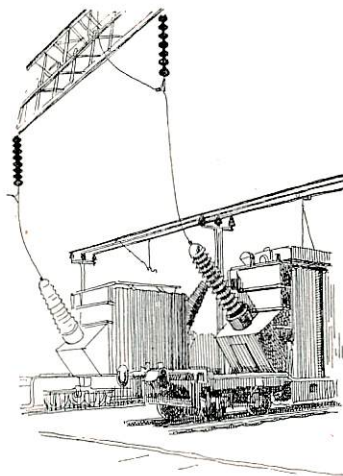
Då denna bok skrivs, utgör den elektrifierade banlängden vid SJ ca 5.800 km, d. v. s. närmare 40 % av hela nätet. Omkring 85 % av trafiken går i elektrisk drift.

Den elektriska energin får vi från vattenkraftverken i form av 6.000 volts trefas växelström om 50 perioder per sekund. I

våra omformarstationer omvandlas energin till 16.000 volts enfas växelström om $16\frac{2}{3}$ perioder per sekund, som matas in i kontaktledningen, varifrån loken får kraften.¹⁾

Från transformator- och omformarstationer — gemensamt benämnda driftcentraler (drc) — levereras också elektrisk energi till belysning, ställverk, laddningsstationer och till maskinerna i verkstäder m. m. Denna ström distribueras genom den s. k. hjälpkraftledningen, som är upphängd i topparna på kontaktledningsstolparna.

De elektriska anläggningarna innebär för både personal och trafikanter risker för olycksfall. Man söker förebygga sådana genom skyddsanordningar av olika slag och genom föreskrifter hur man skall förhålla sig nära spänningsförande anläggningar. Följ alltid dessa föreskrifter! Det gäller det omedelbara ansvaret för både Ert eget och andras liv!



¹⁾ På bandelen Gällivare—Riksgränsen levereras dock fortfarande energin från kraftverket som 80.000 volts enfas växelström om 15 perioder per sekund. Denna nedtransformeras till 16.000 volt i transformatorstationer utefter banan.



Signaltjänsten

SÄKERHETSANLÄGGNINGAR är anordningar för att trygga tågrörelserna. Växlar och signaler manövreras på många platser från ställverk.

För utförande och underhåll av dessa anläggningar är järnvägsnätet indelat i underhållsområden eller reparatörssträckor med särskild personal, som har samma tjänstegrader

som inom elektrotjänsten. Arbetena ledes av signalingenjören på distriktskansliet.

Telefontjänsten

VÅRT EGET TELEFONNÄT, som är mycket väl utvecklat, gör det möjligt att från nästan varje tjänsteställe få snabb och säker förbindelse med alla övriga utan att belasta rikstelefonnätet. SJ-nätet får givetvis användas endast för tjänstesamtal — privatsamtal är förbjudna.

Telefonen har ersatt gamla tiders telegrafapparater. En del telegrafförbindelser finns dock kvar. På färjelederna har vi radiotelegraf, radiotelefon och radaranläggningar.

- Dessa anläggningar och stationernas högtalare, elektriska ur, biljettmaskiner och andra svagströmsanläggningar sorteras under telefontjänsten.

Underhållet och i viss mån även nyanläggningsarbetet handhas av personal med samma tjänstegrader som inom



elektrotjänsten. Arbetena ledes inom distriktet av telegrafingenjören på distriktskansliet.

Även inom telefontjänsten är järnvägsnätet indelat i underhållsområden eller reparatörssträckor.

Förrådstjänsten

STORA MÄNGDER FÖRNÖDENHETER av skilda slag förbrukas givetvis vid ett så stort företag som SJ. De största posterna utgör stenkol, sliprar, räler och järn samt delar till lok och vagnar. Sammanlagt finns ej mindre än ca 30.000 olika slag av effekter.

För inköp, lagerhållning och distribution av alla dessa finns en särskild förrådsavdelning. Den består av förrådsbyrån och huvudförråd jämte annex- och filialförråd. Dessutom finns en annan typ filialförråd, som lyder under den avdelning de skall betjäna.

Varje huvudförråd (hfd) förestås av en förrådsintendent (fdint). Dessa liksom förrådsbyrån är direkt underställda förrådsdirektören i järnvägsstyrelsen.

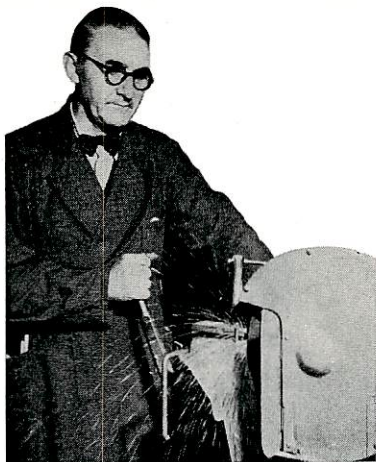
Huvud- och annexförråden sköts av förrådsavdelningens personal, under det att filialförrådens skötsel handhas av personal från den avdelning, som de skall betjäna.

Ett begrepp om förrådsrörelsens storleksordning ger inköpen, som belöper sig till ca 200 milj. kr. årligen.



Förrådsman i arbete

Verkstadsjätten



Personalen deltar intresserat när det gäller förbättringar på olika områden. Verkstadsmästare V. Karlsson i Örebro ses här med en av sina ca 60 nykonstruktioner, ett kapskivskydd

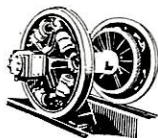
HUVUDVERKSTÄDERNA (hvst) svarar för större underhållsarbeten på rullande materiel. Dessa verkstäder har i vissa fall en eller flera filialverkstäder. Till någon av dessa sänds fordonen efter vissa tider för revision och dessutom för större reparationer.

Det gäller att alltid hålla den rullande materielen i bästa skick. Huvudverkstäderna har därför effektiv och modern utrustning — även maskiner, som är speciella för dessa verkstäder.

Personalen företräder många olika yrken och arbetar huvudsakligen på ackord.

Alltefter de yrkes- eller arbetsuppgifter, som åvilar personalen, är den sammanförd i mindre avdelningar. Dessa förestås av verkstadsmästare (vstm) eller verkstadsförmän (vstfm). Flera avdelningar är sammanförda till en verkstadsenhet — lokverkstad, vagnverkstad o. s. v. En eller flera verkstadsenheter bildar en huvudverkstad.

Huvudverkstäderna sorterar direkt under verkstadsdirektören. Denne är chef även för verkstadsbyrån, som är det centrala organet för huvudverkstädernas ledning. Verkstadsföreståndaren (vstf) är verkstadsöveringenjör (öiöv), förste verkstadsingenjör (fviö) eller verkstadsingenjör (viö).



OLIKA SLAG AV TRAFIK

Persontrafiken

130 MILJ. RESOR företogs under 1949 på SJ. Per dag gör detta 356.000 resande. Varje resa hade i genomsnitt en längd av 48 km.

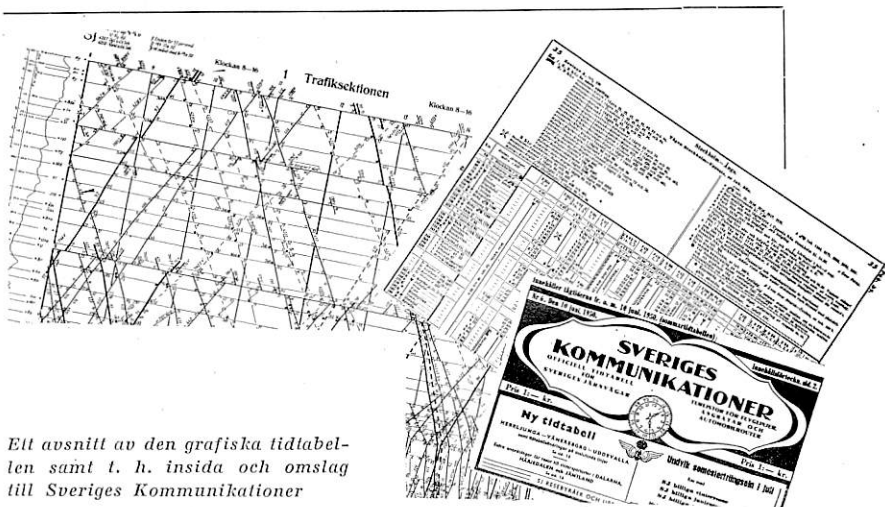
De personförande tågen indelas i *expresståg* (xt), *snälltåg* (snt) och *persontåg* (pt). Tågen är antingen *ordinarie tåg* eller *extratåg* (et). Tåg för militära transporter kallas *militärtåg* (mtt).

Våra expresståg erbjuder utomordentligt snabba och bekväma förbindelser mellan en del större orter på medellånga avstånd från varandra. De har i regel fått geografiska namn. När detta skrivs, finns sålunda »Göteborgaren», »Östergyllen», »Värmlänningen» och »Mälardalen». Dessutom har vi »GDG-expressen» och »Skandiapilen».

Expresstågen har den största maximihastigheten av alla tåg vid SJ, nämligen 130 km/tim. Snälltågen kör vanligen med högst 90 km/tim men på vissa sträckor med 120 km/tim.

Behovet av tåg, persontåg såväl som godståg, ändras tid efter annan. Bl. a. av detta skäl omarbetas tågplanen eller, som man vanligen säger, tidtabellen (tdt) med regelbundna mellanrum. Tidtabellsskifte sker i regel i slutet av maj eller början av juni varje år. Ofta har man även olika tidtabeller för sommaren och för vintern. Övergången brukar ske omkring 1 september.

Tågtiderna finns i »Sveriges Kommunikationer». Denna är i första hand avsedd för allmänheten, men varje järnvägsman och järnvägskvinna måste kunna läsa den. För tjänstebruk har vi grafiska tidtabeller och tidtabellsbok.

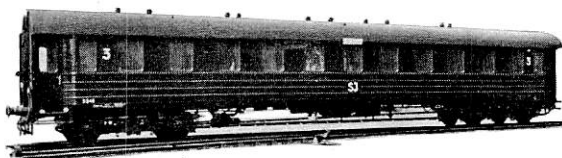


Ett avsnitt av den grafiska tidtabellen samt t. h. insida och omslag till Sveriges Kommunikationer

För de personförande tågen har vi den s. k. normalplanen. I den bestäms hur många vagnar av olika slag varje tåg normalt skall bestå av och vagnarnas plats i tåget.

Personvagnarna är liksom loken littererade: A betecknar sovvagnar 1 och 2 klass, B sittvagnar 1 och 2 klass, C sov-

Här nedan en modern 3 klass personvagn med helsvetsad stålvagnskorg. — T. h. en interiör från en specialkupé för mödrar med småbarn



vagnar och sittvagnar 3 klass, D post-, F resgods- och R restaurangvagnar.

En kombinerad 2 och 3 klass sittvagn har alltså litt BCo där o (noll) anger att det är en boggivagn. Därefter följer en siffra och ofta en liten bokstav för att känneteckna vagnen ytterligare. Vissa vagnar, som övertagits från enskilda järnvägar, utmärks med E först i litterabeteckningen.

En sovkupé 1 kl. har en bädd, 2 kl. två bäddar och 3 kl. tre bäddar. En sovvagn har i regel plats för 10 resande i 1 kl. eller 20 i 2 kl. eller 39 i 3 kl. I en 2 kl. sittvagn ryms ungefär 40 resande och i en 4-axlig 3 kl. vagn 80.

Numera anskaffas endast 4-axliga personvagnar. De byggs som helsvetsade stålvagnar. Dessa ger bästa möjliga skydd för de resande, om en olycka skulle inträffa. De har även den stora fördelen att vara lättare än de nitade stålvagnarna, varigenom flera vagnar kan sättas in i ett tåg eller dragkraftsbehovet minskas.



De svenska sovvagnarna har internationellt rykte för komfort och renlighet



Restaurangrörelsen på tåg drivs av ett särskilt bolag, AB Trafikrestauranger (TR), som ägs av SJ. Detta bolag har även en del järnvägsrestauranger, hotell och kiosker.

Avgiften för en resa beräknas efter s. k. fallande zontariff. Detta betyder att priset per kilometer på längre sträckor blir lägre ju längre man reser. En enkel resa t. ex. 800 km blir alltså inte dubbelt så dyr som en 400-km-resa.

Vi talar om fasta biljetter och blankobiljetter. De fasta biljetterna är tryckta antingen på vårt eget tryckeri (biljett- och blankettkontoret) eller i speciella maskiner på biljett-expeditionerna. Blankobiljetterna skrivs delvis ut för hand.



De vanligaste biljetformerna är enkla biljetter, tur- och returbiljetter, månadsbiljetter, veckoslutsbiljetter och halva biljetter för barn och för resande på s. k. rabattkort. Men vi säljer också särskilda biljetter för t. ex. familjesor, billiga rundturer samt vinter- och sensommarresor.

Vi har vidare nedsättningar av social natur, t. ex. för barns och husmödrars ferieresor, för scouter och vissa studerande. Militärer får också åka billigare i vissa fall.

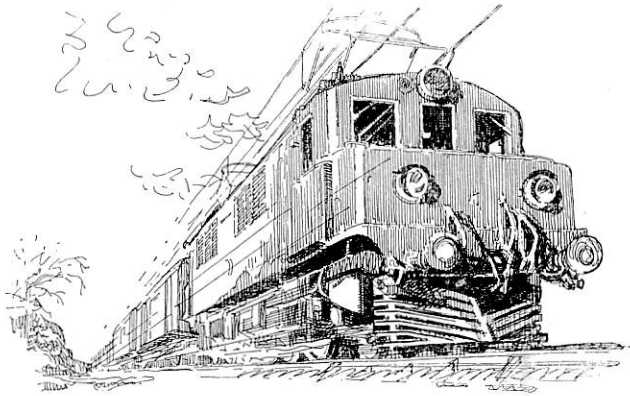
För polletterat resgodis får man erlægga särskild resgodisavgift. Resgodiset lastas efter särskilda transportplaner och transporteras som regel i snäll- och persontågen.

För att ge ett begrepp om resgodismängden kan som exempel nämnas att vi under sommarmånaderna juni—augusti 1949 transporterade 314.084 resgodskollin och 86.377 cyklar enbart från Stockholm C. För cykeltransporterna krävs sommartid ett stort antal specialinredda vagnar.

Mellan järnvägarna och en hel del större platser vid SJ busslinjer förekommer samtrafik. De resande kan alltså köpa direkta biljetter och pollettera sitt resgodis för hela färdsträckan.

Våra *internationella* tågförbindelser är numera av stor omfattning. Till de skandinaviska länderna kan man komma i direkta vagnar från Stockholm till Köpenhamn, Oslo, Trondheim och Narvik. Dessutom går direkta vagnar från Malmö och Köpenhamn till Oslo över Göteborg. För trafiken till utlandet finns direkta sovvagnar från Stockholm till Paris och Rom över Malmö—Köpenhamn, till Berlin över Trelleborg—Sassnitz samt till Sofia över Trelleborg—Odra Port.





Godstrafiken

37,8 MILJ. TON GODS transporterades under 1949 på SJ. 3.360.000 vagnar lastades under detta enda år. Räknat per vardag gör detta 125.600 ton och 11.200 vagnar. Om man ställde upp de vagnar, som vi lastar per dag, skulle de bilda ett tåg, som räckte från Stockholm C till Sala.

Vi kan befordra gods som *expressgods* (exg), *paketgods* (pakg), *ilgods* (ig) och *fraktgods* (fg). Gods för försvaret kallas *militärgods* (mtg). Man skiljer också mellan *styckegods* (stg) och *vagnslaster* (vlt). Styckegods tas emot och lämnas ut i SJ godsmagasin, och SJ personal lastar och lossar detta gods. På många platser hämtas styckegodset hos trafikanten och köres ut till denne. Man talar då om »dörr till dörr-trafik». Vagnslastgodset lastas och lossas av trafikanterna vid kajer och frilastspår.

Ett särskilt slag av vagnslaster utgör samlastningsvagnarna. I dessa sammanför vissa samlastningsföretag en mängd småsändningar (styckegods) till vagnslaster. Ett sådant företag är AB Svenska Godscentraler (ASG), i vilket SJ är delägare.

Både styckegods och vagnslaster går enligt särskilda transportplaner.

Godstågen indelas på följande sätt.

Lokalgodstågen (lgt) medför gods och vagnar till och från alla stationer på den sträcka, där tåget går. De framförs på dagen och har i regel inte så många vagnar som andra godståg.

Fjärrgodstågen (fjgt) går på längre sträckor, t. ex. Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg, Ånge—Boden, och stan-
nar endast på de större stationerna.

Direktgodstågen (dgt) går på längre sträckor mellan två stationer utan att lämna eller hämta vagnar på mellanstation.

Ilgodstågen (igt) är avsedda för paket- och ilgods och vissa angelägna fraktgodsvagnslaster. De förekommer endast på vissa linjer.

Vi arbetar då trafikanterna sover, genom att låta våra långgående godståg gå framförallt på nätterna. Gods, som lastas t. ex. i Malmö den ena dagen, kan därför vara i Stockholm nästa morgon.

Förutom godstågen används även de personförande tågen för godsbefordring i viss utsträckning.

På vissa sträckor transporteras fraktstyckegods med lastbilar i s. k. kretstrafik i stället för i lokalgodståg. Härigenom kan gods hämtas och lämnas direkt hos trafikanterna.

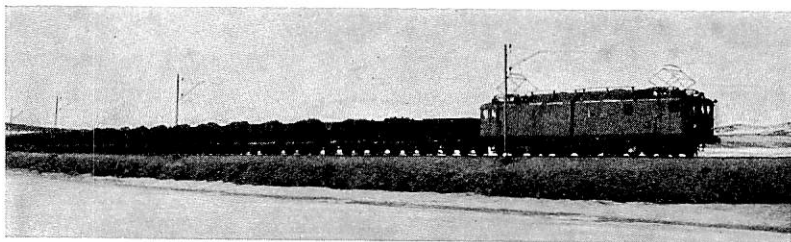
Största tillåtna hastigheten är i regel för lokalgodstågen 50—60, fjärrgodstågen 60—70 och ilgodstågen 90 km/tim.

Styckegodsvagnarna indelas sålunda:

Stationsvagn (stv) innehåller gods till en viss station.

Omlastningsvagn (olv) innehåller gods till en omlastnings-

Del av malmtåg — ett sådant tåg kan ta upp till 70 lastade vagnar



station, i regel en grenstation, där godset sorteras och lastas i andra vagnar till de linjer, som ansluter till stationen.

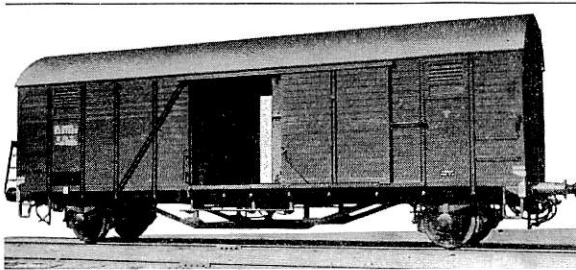
Kursvagn (ksv) går i allmänhet i lokalgodstågen och innehåller gods till och från de stationer, där tåget gör uppehåll.

Vi skall nu tala litet om godsvagnarna. Dessa är liksom loken och personvagnarna littererade.

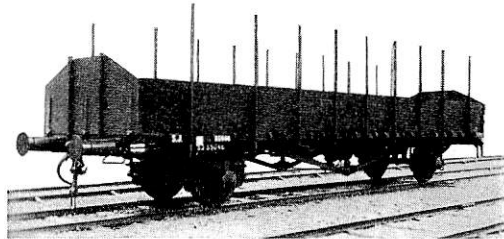
Man skiljer mellan slutna och öppna vagnar. Av det förra slaget har vi den vanliga typen (litt G) och matvaruvagnar (litt H). I H-vagnarna kan godset befordras under kylning eller uppvärmning.

De vanliga öppna vagnarna har litt O. Det finns också särskilda träkolsvagnar (litt L) och malmvagnar med anordning för bottentömning (litt M). Slutligen har vi en del specialvagnar av olika typer (litt Q och S).

Godsvagnarna är i regel 2-axliga. Malmvagnarna är dock 3-axliga, och vi har även vissa typer av öppna vagnar, som har 3 eller 4 axlar. I fråga om godsvagnar utmärks 4-axliga boggivagnar med underlitt b (ej o som för övriga vagnar). Specialvagnarna har ända upp till 10 axlar.



G-vagn



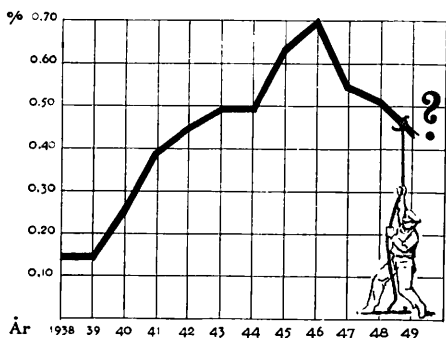
O-vagn

Lastförmågan varierar mycket för olika vagnstyper. En G-vagn av standardtyp lastar 17 ton och en O-vagn 20 ton. Det finns dock vagnar, som lastar upp till 125 ton.

Förutom godsvagnar tillhandahåller vi också presenningar för täckning av gods på vagnar.

Den dagliga fördelningen av godsvagnar och presenningar sker så, att godstrafikbyrån fördelar mellan trafiksektionerna, sektionsvagnsfördelaren mellan stationerna och stationsföreståndaren eller annan stationstjänsteman mellan beställarna.

För varje godstransport träffas ett avtal mellan järnvägen och trafikanten. Avtalshandlingen är fraktsedeln. Denna är ett viktigt dokument och den tjänsteman, som avslutar avtalet, måste därför noggrant kontrollera, att uppgifterna på fraktsedeln är riktiga och överensstämmer med godset.



Hjälp till att dra ner kurvan, som visar våra kostnader för skadat och förkommet gods i procent av godstrafikinkomsterna

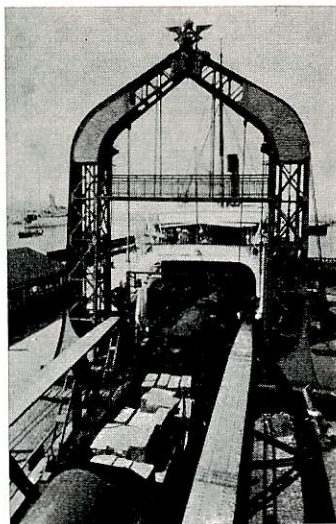
Under den tid SJ har en godssändning i sin vård har vi ansvaret för den. SJ-personalen måste därför vara på sin vakt, så att gods inte kommer bort eller skadas. Annars åsamkas vårt företag stora förluster i form av ersättningar och trafikanterna förlorar förtroendet för SJ. Parollen måste vara: »Behandla godset som om det vore Ert eget!»

I godstaxan är frakterna uppbyggda efter ett system med fallande skala. Det är alltså billigare per km räknat med en lång transport än med en kort.

För fraktgodis i större vagnslaster gäller dessutom, att frakten är högre för dyrare varor än för mindre dyrbara. Den mängd gods, som lastas på en vagn, inverkar också på frakten. Avgiften per 100 kg för ett visst godsslag blir nämligen lägre ju större lastens vikt är.

I viss utsträckning förekommer även fraktnedsättningar. Dessa ges bl. a. i trafikvärvande syfte för att hävda SJ intressen genom att vinna större godsmängd, längre transportsträckor o. d.

Under normala förhållanden har vi en omfattande *internationell* godstrafik. Även när detta skrivs har vi trafik med nästan alla Europas länder, trots att förhållandena i Europa ännu inte stabiliserats efter världskrigen. Trafiken är mycket livlig bl. a. över tågfarjelederna från Trelleborg, Malmö och Hälsingborg. Både svenska och utländska vagnar används. Därför kan man i Sverige träffa på godsvagnar från många olika länder. Likaså kan svenska vagnar gå långa vägar inom Europa.

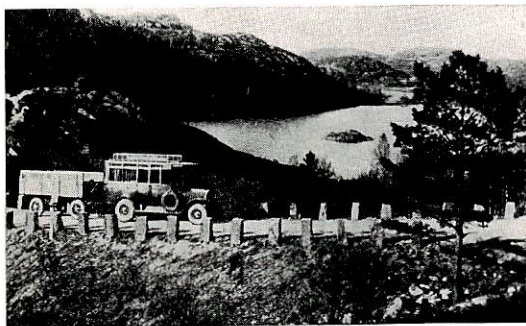


Tågfarjeläget vid Trelleborg

Buss- och lastbilstrafiken

VAR FÖRSTA BUSSLINJE öppnades år 1911 mellan Tanum

Den första SJ-bussen på linjen Dingle—Hunnebostrand



och Grebbestad i Bohuslän men nedlades åter år 1915. Sex år senare öppnades en linje mellan Dingle och Hunnebostrand i Bohuslän. Under ca 10 år framåt hade vi sedan biltrafik endast i detta landskap.

Mellan Övertorneå och Pajala har SJ både buss- och lastbilstrafik. Här en lastbil vid den spårlösa järnvägsstationen



En av turistbussarna på Nordkalotten

Nästa steg i utbyggandet togs längst upp i norr, i Torne-dalen. År 1931 öppnade SJ där busstrafik mellan Övertorneå och Pajala. Denna busslinje, som tillkom i stället för en järnväg, intar alltjämt en särställning. I taxehänseende ingår den nämligen som en del av statsbanenätet.

Därefter har SJ biltrafik utvidgats på olika sätt. Busslinjer har ingått i köp av enskilda järnvägar, privata busslinjer har förvärvats och nya linjer har startats.

SJ är nu *Sveriges största bussföretag* med busstrafik i alla län. Busslinjenätet sträcker sig från Pajala i norr till Smygehuk i söder. Omkring 1.800 fordon, varav 1.250 bussar och 170 lastbilar, körs f. n. omkring 50 milj. km per år. Detta motsvarar sträckan Stockholm—Rom 52 gånger dagligen under ett år.

SJ biltrafik omfattar i huvudsak linjetrafik — d. v. s. reguljär trafik — för person- och godsbefordran med buss. Men

även beställningstrafik — d. v. s. med abonnerade bussar — förekommer i stor omfattning. SJ har bl. a. ett 100-tal turistbussroutor, som blivit mycket populära.

Även viss lastbilstrafik — både linje- och beställningstrafik — ingår i SJ biltrafik. Lastbilsrörelsen kommer dock att successivt överföras till SJ dotterföretag Svenska Lastbilaktiebolaget (SLAB), som f. n. har ca 420 lastbilar i trafik.

Biltrafikens organisation överensstämmer i stort sett med järnvägens. Billinjerna är sammanförda i grupper, inordnade i järnvägsdriftens linjeorganisation. Busslinjerna runt de större städerna förestås dock av billinjeföreståndare, som är direkt underställda distriktsbefälet.

Utvecklingen av SJ busslinjenät pågår alltjämt. Flera privata busslinjer, som ligger inom järnvägens trafikområde, är avsedda att förvärvas liksom flera enskilda järnvägars.

Vid förstatligandet av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle övergick även GDG Biltrafik AB i statens ägo. Detta företag, som har en vagnpark på 400 bussar och 220 lastbilar och trafikerar en sammanlagd väglängd av 9.337 km, är när detta skrivs fortfarande ett särskilt SJ-ägt bolag.

Allt som allt beräknas SJ inom de närmaste åren komma att behärska omkring $\frac{1}{3}$ av landets busstrafik.

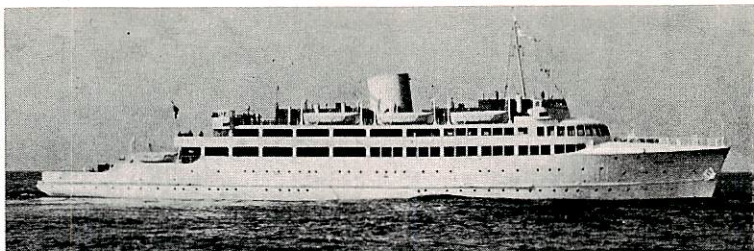
MED SJ TILL SJÖSS

ÄVEN TILL SJÖSS har SJ trafik.

Vårt lands järnvägsnät är sammanknutet med andra länders.

Med Norge och Finland har vi direkta spårförbindelser.

För att få anslutning med Danmark och med det övriga Europa måste vi nå ut över Öresund och Östersjön. Det gör



Vår nyaste tåg färja, m/s »Malmöhus»

vi genom tåg färjelederna Malmö—Köpenhamn, Hälsingborg—Helsingör, Trelleborg—Sassnitz och Trelleborg—Odra Port.

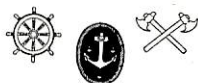
Vi har fyra tåg färjor. Trelleborgslederna trafikeras med ångfärjorna »Konung Gustaf V», »Drottning Victoria» och »Starke». På routen Malmö—Köpenhamn går motorfärjan »Malmöhus», det nyaste av våra fartyg. Leden Hälsingborg—Helsingör trafikeras med färjor, som ägs av de danska statsbanorna (DSB).

Befälet och besättningen på färjorna är anställda som järnvägsmän och lyder under förste maskiningenjören på distriktskansliet i Malmö, som även är sektionsföreståndare för tåg färjedriften.

SJ och DSB äger gemensamt det båtbolag, Rederi AB Öresund, vars båtar trafikerar leden Malmö—Köpenhamn jämsides med färjan.

Färjetrafiken medför många fördelar för trafikanterna. Liksom man kan resa i direkta vagnar från Sverige till utlandet, undviker man omlastning av gods och därmed även risken för omlastningsskador.

SJ har järnvägar även på Gotland och Öland. Till Öland finns en färja för godsvagnar, men med Gotland uppehålls samtrafiken genom privatägda båtar.



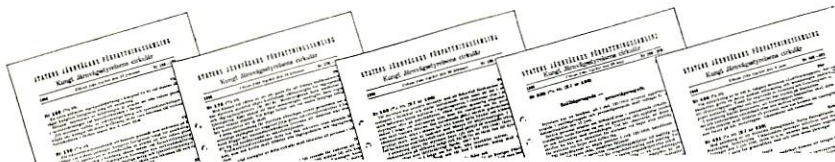


VAR FÅR JAG VETA MERA?

VI HOPPAS att Ni nu fått ett begrepp om hur mångskiftande och omfattande vår verksamhet är. Det krävs en fast organisation för att det hela skall gå i lås. SJ-ledningen måste noga planlägga allting, så att personalen vet hur och vad den skall göra. Därför har vi olika tjänsteföreskrifter. Det är av vikt att varje SJ-anställd tillämpar bestämmelserna korrekt. Föreskrifterna är dock i vissa fall endast avsedda att vara vägledande anvisningar. Handlandet skall även regleras av sunda förnuftet. Sak skall gå före form.

Mera bestående föreskrifter är samlade i de s. k. särtrycken (str), som utges av styrelsen. Varje särtryck har ett namn och ett nummer.

Vissa särtryck delas ut i personliga exemplar till tjänstemännen, t. ex. str 2, säkerhetsordningen (são) till personalen vid normalspåriga bandelar. Andra särtryck delas ut som tjänsteexemplar till de tjänsteställen, som har behov av dem. Det gäller att hålla reda på och föra in de tillägg och ändringstryck, som ibland måste ges ut.



Föreskrifter av mera tillfällig art och vissa andra ger styrelsen ut i form av cirkulär (cirk). De numreras i löpande följd för varje år.

Ofta ges bestämmelser också ut i skrivelse- eller telegramform.

Sektionsföreståndarna ger i allmänhet ut bestämmelser i form av sektionsorder (sor) och sektionspromemorior (spm).

Förkortningar är bra och nödvändiga i vårt arbete, det har erfarenheten visat. Det har också redan framgått av många exempel i det föregående.

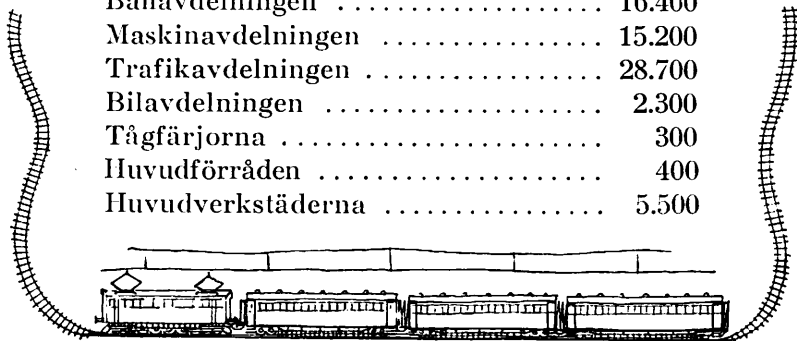
Man får dock inte driva detta så långt, att en skrivelse e. d. blir svår att tyda för att den vimlar av förkortningar. Givetvis skall man inte använda våra förkortningar och tjänstermer till trafikanter och andra utomstående.

Det finns en särskild förteckning över våra tjänsteförkortningar: str 40 (signaturförteckning).

NÅGOT OM PERSONALEN

SJ UNGEFÄR 71.000 anställda är fördelade på olika tjänstegrenar ungefär så:

Järnvägsstyrelsen	1.800
Distriktskanslierna	400
Banavdelningen	16.400
Maskinavdelningen	15.200
Trafikavdelningen	28.700
Bilavdelningen	2.300
Tågfärjorna	300
Huvudförråden	400
Huvudverkstäderna	5.500



De flesta av SJ-personalen är anställda som *tjänstemän*, d. v. s. aspiranter, extra ordinarie och ordinarie.

Aspirant (asp) får vara lägst 17 år. I regel antages ej heller aspiranter, som är mer än 25 år. Aspiranttjänstgöringen sker på prov och innebär ej rätt till dagligt arbete. En aspirant kan sluta vid verket efter en månads uppsägning.

För att kunna bli *extra ordinarie* (eo) måste en aspirant ha fyllt 20 år och ha tjänstgjort minst 12 månader.

En eo tjänsteman, som är minst 21 år och fyller i övrigt uppställda fordringar, kan befordras till *ordinarie* (ord). De flesta ordinarie tjänstemäns anställningsbevis kallas konstitutorial.

Kontorsvakt (kv), lägst 14 år, anställs för budskickning, postbärning och enklare kontorsgöromål. Efter fyllda 17 år har han företrädesrätt till anställning som aspirant eller arbetare, om han visat sig lämplig.

Eleverna utgörs av två grupper: trafik elever (tev), som utbildas till stationsskrivare (sts), och kontorselever (kev), som utbildas till kontorsskrivare (ks).

Det finns emellertid också stora grupper av *kollektivavtalsanställda* vid SJ, bl. a. banarbetare, viss bilpersonal, förrådsarbetare, omlastare, tryckeripersonal, viss städpersonal och verkstadsarbetare.



En kontorsvakt på väg med post inom järnvägsstyrelsen

SJ-FOLK

på
Skolbänken



MAN LÄR SÅ LÄNGE MAN LEVER heter det. I vårt yrke finns det många tillfällen att begrunda detta. Att bli välutbildad järnvägsman tar ganska lång tid. Fullärd blir man väl aldrig, ty transporttekniken utvecklas ständigt och järnvägstjänsten blir alltmera mångsidig. Det gäller därför att följa med och ständigt lära sig nytt.

Hur lång tid det kan ta, innan man på studievägen nått de mål man närmast inriktat sig på, beror delvis på var och en själv. Men SJ, befälet och kamraterna kan hjälpa Er att nå dessa mål.

Den första tiden av Er anställning hos SJ är en *prövotid*. Under den tiden är det meningen att både Ni och befälet skall komma underfund med Er lämplighet för arbetet. Då skall Ni också börja Edra järnvägsstudier. Befälet ger anvisningar om vad Ni skall läsa och meddelar när och hur resultatet av mödorna kommer att kontrolleras. Råd och anvisningar kan Ni också få av arbetskamraterna.

Ett arbete bör skötas av den, som är lämpligast och skickligast för detta. För att anses lämplig och skicklig måste man ha vissa teoretiska och praktiska kunskaper. Förutom viss skolunderbyggnad fordras i de flesta fall att man godkänts i en kurs, innan man kan befordras. Företaget anordnar därför med vissa mellanrum kurser av olika slag. En del är muntliga kurser, andra korrespondenskurser. Till kurserna

uttas givetvis de tjänstemän, som anses lämpligast för fortsatt utbildning.

Det ligger i Ert eget intresse att snarast skaffa så allsidiga kunskaper som möjligt inom Er verksamhetsgren. Då ökas chanserna att klara inträdesproven till en kurs och att få goda betyg. Detta underlättar för Er vägen till framgång. Men därtill kommer en annan sak. Ni kommer tidigt att känna tillfredsställelse över att behärska Ert arbetsområde. Det ökar arbetsglädjen och trivseln.

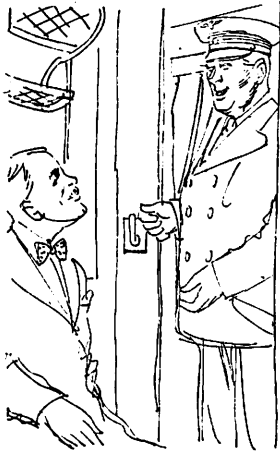
Hur skall Ni då gå till väga med självstudierna? Detta kan ske på flera olika sätt. Ni kan lämpligen fråga utbildningsledaren på sektionen, befälet och arbetskamraterna till råds. Det finns gott om studiemateriel.

Vi hoppas att denna bok skall hjälpa Er på vägen till allsidig järnvägsutbildning. Det finns också handledningar och läroböcker i vissa ämnen och därtill kommer tjänsteföreskrifterna och »Sveriges Kommunikationer» m. m. Så har SJ underhållande och instruktiva undervisningsfilmer, som då och då visas för personalen. Vidare brukar studiecirkelar anordnas på en del platser, ofta av personalorganisationerna och med bidrag från SJ.

Fackutbildningen, d. v. s. studierna i järnvägsämnen, är självfallet den viktigaste för järnvägstjänsten. Men lämna aldrig *allmänbildningen* helt åsido! Även denna är av betydelse för Edra möjligheter vid SJ. Den är viktig också med tanke på den nytta och glädje den skänker Er såväl i som utom tjänsten.

Viss skolunderbyggnad fordras för att få delta i SJ utbildning till en del befattningar. Sålunda krävs minst real-examen för att kunna komma i åtanke till stations- och kontorskrivarutbildning. För vissa högre tjänster fordras student-examen och för en del andra ingenjörsexamen från högskola.

Den som vill vara med i konkurrensen men inte har föreskriven skolunderbyggnad, kan nu för tiden skaffa sig nödvändig examen. Det finns flera exempel på järnvägsmän, som vid sidan av sin tjänstgöring tagit real- eller studentexamen

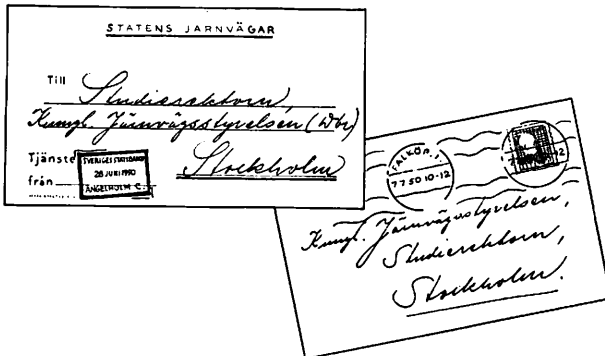


Många konduktörer klarar sig även med t. ex. engelska

eller ingenjörsexamen. De har studerat per korrespondens eller vid någon aftonskola. Flera av dessa har sedan nått en god befordran vid SJ.

Även om Ni ej ger Er i kast med en hel examen, kan Ni behöva träna Er i vissa allmänna ämnen av betydelse för tjänsten vid SJ. Detta kan gälla t. ex. räkning eller svenska språket eller också — särskilt om Ni tillhör trafikavdelningen — främmande språk, företrädesvis engelska. Kunskaper i något eller några av dessa allmänna ämnen krävs eller är önskvärda för att få vara med i vissa kurser.

I främmande språk brukar järnvägsstyrelsen tid efter annan ordna undervisning för personalen. Dessutom brukar vid vissa tillfällen ett antal tjänstemän få resa utomlands för språkstudier. Då kan de, utöver full lön, även få ett stipendium.



I utbildningsfrågor kan Ni skriva till studierektorn i järnvägsstyrelsen. Han ser till att det kommer besked direkt till Er. I första hand bör dock det närmaste befälet eller utbildningsledaren tillfrågas.

VAD FÖRETAGET GER

Något om lönen

LÖNEGRAD OCH LÖNEKLASS är bland de första uttryck, som Ni möter i Ert nya yrke. Här en kort förklaring till några av de viktigaste »löneuttrycken».

Avlöningsbestämmelserna för tjänstemännen finns i str 156.

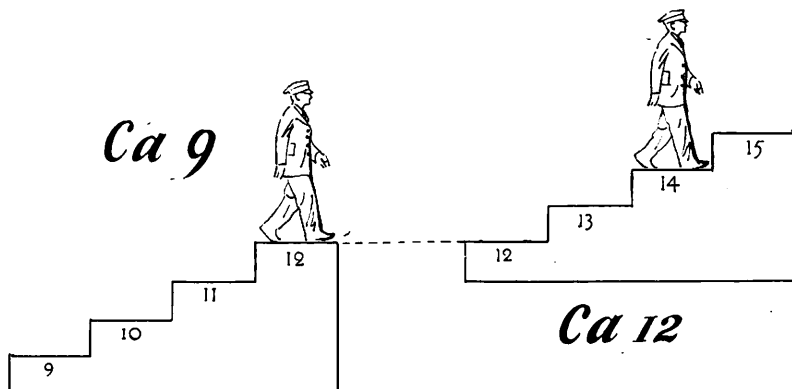
Varje tjänsteman innehar en »befattning» eller en »tjänst», som är placerad i en viss lönegrad. Varje lönegrad för ordinarie och eo personal har fyra löneklasser.

Man kan likna en sådan lönegrad vid en trappa med fyra steg. Varje steg betecknar en löneklass. I trappan Ca 9 betyder Ca »ordinarie» och siffran »nionde lönegraden». (Dessutom finns Ce = »extra ordinarie», Cf = »aspirant» och Cg = »extra».)

Vart tredje år stiger man normalt upp ett steg i lönetrappan till nästa löneklass. Efter nio år når man alltså det högsta trappsteget — slutlöneklassen i lönegraden.

Ni kan under Er SJ-bana också stiga i graderna, d. v. s. få befordran till högre lönegrad. Då får Ni fortsätta på den nya lönetrappan. Vi skall visa detta med ett exempel.

Till vänster på bilden här nedan ses en stationskarl, som är placerad i lönegraden Ca 9 och har nått 12 löneklassen. Antag



att han har varit fem år i 12 löneklassen och därefter befordrats till konduktör i Ca 12. Som Ni ser till höger på bilden har han då stigit upp två trappsteg på en gång och kommit i 14 löneklassen. Där får han tillgodoräkna sig två av de fem åren i 12 löneklassen. Om ett år får han alltså stiga upp ett steg till och kommer då i 15 löneklassen.

För varje löneklass finns en månadslön bestämd. Den består av en grundlön samt rörligt tillägg, som kan höjas eller sänkas i förhållande till levnadskostnadernas växlingar. När denna bok skrivs, utgör det rörliga tillägget 12 % av grundlönen.

Lönen är dyrortsgraderad. Detta betyder att den för tjänstemän i samma löneklass kan vara olika stor på olika orter. Orsaken härtill är, att levnadsomkostnaderna är olika stora på skilda platser. Orter, som är ungefär lika dyra att leva på, är sammanförda till samma ortsgrupp.

Det finns fem ortsgrupper. De dyraste orterna tillhör grupp

5. En stationskarl i t. ex. Stockholm får mera betalt än en kamrat i samma löneklass i Hallsberg, därför att det är dyrare att leva i Stockholm än i Hallsberg.

Avlöning kvitteras



På nästa sida ges några exempel på de vid bokens utgivning gällande lönerna för extra ordinarie och ordinarie tjänstemän i vissa befattningar inom lönegraderna 8—19 — det finns 33 lönegrader.

När en tjänsteman är bortrest i tjänsten, ledig eller sjuk, måste i regel någon annan överta hans arbete. Oftast är

Löne- grad Ca (Ce)	Befattning	Omfattar löne- klasserna	Månadslön inkl. 12 %		
			i löne- klass	på ortsgrupp	
				1	5
8	Kontorsbiträde (Kb)	8—11	8	371	441
			11	436	519
9	Banvakt (Bv) Expeditionsvakt (Xv) Förrådsvakt (Fdv) Stationskarl (Stk)	9—12	9	391	466
			12	457	543
10	Banbiträde (Bb) Maskinbiträde (Mb) Trafikbiträde (Tb)	10—13	10	414	493
			13	477	568
11	Kanslibiträde (Knb) Lokeldare (Lokl) Reparatör (Rpr) Rälsbussförare (Rbsf)	11—14	11	436	519
			14	497	591
12	Banförman (Bfm) Konduktör (Knr) Kontorist (vid ta Ca 13) (Knt) Rälsbussförare (Rbsf) Stallförman (Slfm) Stationsförman (Stfm) Trädgårdsmästare (Trm) Vagnförman (Vfm)	12—15	12	457	543
			15	517	616
14	Bangårdsmästare (Bgm) Banmästare (Bm) Förste kontorist (vid ta Ca 15) (Fknt) Förste reparatör (Frpr) Lokförare (Lokf) Tågmästare (Tm)	14—17	14	497	591
			17	560	666
16	Förrådsmästare (Fdm) Förste banmästare (Fbm) Ledningsförman (Ledfm) Lokförare (Lokf) Stationsmästare (Stm) Vagnmästare (Vm) Verkstadsförman (Vstfm)	16—19	16	538	641
			19	609	726
18	Förste banmästare (Fbm) Stationsmästare (Stm)	18—21	18	582	693
			21	676	805
19	Kontorsskrivare (Ks) Ledningsmästare (Ledm) Ritare (Rit) Stationsskrivare (Sts) Vagnmästare (Vm) Verkstadsmästare (Vstm)	19—22	19	609	726
			22	717	853

det då en tjänsteman i lägre lönegrad, som beordras vikariera för en kamrat i högre grad. Då får vikarien ofta s. k. *vikariatsersättning*. Denna utgår med ett visst belopp per dag. Om en tjänsteman under minst 6 månader arbetar i en högre befattning, kan han få *förordnande med vikariatslön*. Han får då lön enligt den högre lönegraden.

Man kan inte alltid undvika övertidsarbete. Då får man i regel ledighet vid ett annat tillfälle. Om detta inte går att ordna inom viss tid, får en tjänsteman i högst 22 lönegraden *övertidsersättning*.

Lönen utbetalas månadsvis i efterskott.

Elever och tillfälliga avlönas i regel med ett visst belopp per tjänstgöringsdag, som också utbetalas månadsvis i efterskott.

Under teoretisk kurs får tjänsteman full lön och elev bidrag till uppehållet.

Särskilda ersättningar

Den som gör en tjänsteresa eller beordras till tjänstgöring utanför stationeringsorten får som regel *traktamentsersättning*.



Ordinarie eller extra ordinarie tjänsteman, som förflyttas, t. ex. i samband med befordran, får *flyttningserättning*.

Familjeförsörjare, som inte kan skaffa bostad på den nya orten, kan få *omplaceringstraktamente* under högst 6 månader.

Vid tjänstgöring på vissa orter i Norrland utbetalas *kallortstillägg*.

Andra särskilda ersättningar finns också, t. ex. *reseersättning* till tåg tjänsteman, *växlingsersättning* till personal i växlingstjänst, *loktjänstpengar* till lokpersonal. Stationskarlar, som tjänstgör som tågklarerare, får *tågklarerarsättning*.

Pension

En tjänsteman får ålderspension när han uppnått pensionsåldern, som varierar mellan 60 och 65 år.

När en tjänsteman avlider, får hans efterlevande familjepension.

De tidigare återgivna lönerna är nettolöner, d. v. s. några avdrag på dem för pensionering görs ej.



Läkarvård och läkemedel

Verksläkare står kostnadsfritt till personalens förfogande. Om han anser specialistvård nödvändig, bekostar SJ denna, vid olycksfall i tjänsten helt och eljest till tre fjärdedelar.



En av våra undersökningsläkare, dr T. Eckman, Stockholm, i sitt mottagningsrum



Vid sjukhusvistelse betalar SJ i regel halva kostnaden för vård på allmän sal. Vid olycksfall i tjänsten eller tuberkulos betalar företaget hela sjukhuskostnaden.

SJ betalar även medicin för sina anställda.

En del av dessa förmåner får man dock i regel först efter 6 månaders tjänstgöring.

Begravningshjälp

Om en tjänsteman avlider, får hans efterlevande begravningshjälp med minst 500 kronor.

Uniform

Tjänstemän, som kommer i närmare kontakt med den resande allmänheten — t. ex. tågklarare, tågmästare och konduktörer, portvakter och spärrvakter — är skyldiga att under tjänstgöring bära hel uniform. De är med andra ord uniformspliktiga. Övrig personal behöver i regel endast skaffa uniformsmössa. Varje tjänsteman får dock skaffa hel uniform, om han så önskar.

En fördel för den som är uniformspliktig eller är ålagd att ha uniformsmössa är, att han kan få köpa persedlarna billigt. Första gången får han 75 % rabatt och senare 30—40 % rabatt på SJ självkostnadspris. Den som ej är skyldig men dock vill hålla sig med hel uniform, kan i mån av tillgång få köpa tyg av SJ till förrådspris.

Galoner och andra tjänstetecken tillhandahålls av verket som lån utan kostnad åt var och en som är skyldig bära uniform eller uniformsmössa.

Vissa personalgrupper får som skydd mot väta eller kyla eller vid särskilt förorenande arbete låna oljerockar, överdragskläder o. d. av SJ.

Semester och tjänstledighet

För tillfällig och kollektivavtalsanställd personal gäller semesterlagens resp. avtalets bestämmelser om semester och ledighet.

För tjänstemän varierar semestern mellan 20 och 35 dagar per år tills man fyller 40 år. Därefter ökas semestern med 10 dagar.

Under semestern har man full lön. Om man får ledighet i andra fall, blir det i regel avdrag på lönen. Avdragets storlek varierar allt efter anledningen till ledigheten och kallas A-, B- eller C-avdrag. Sistnämnda avdrag är störst och motsvarar hela lönen.



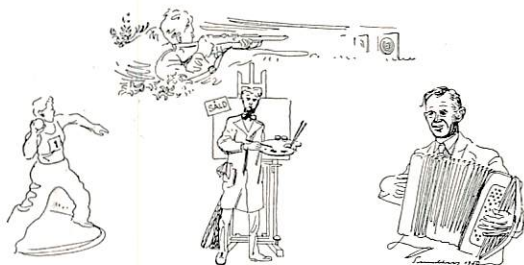
Andra förmåner

Vid SJ har personalen många möjligheter till nära samverkan med ledningen i olika frågor, som rör personalförhållanden. (Vi skall redogöra närmare här för litet längre fram.)

Ni vet säkert redan att vi SJ-anställda efter viss tids anställning är tillerkända förmånen att få ett antal fria resor per år.

Ni får också förmånen att komma i en kamratgemenskap, som inte är begränsad till själva arbetsplatsen. Vi SJ-anställda håller ofta ihop även under fritiden. Föreningslivet och olika intressen odlas i kamratsammanslutningar. På flera platser finns det konst-, musik- och andra kulturella föreningar, även religiösa. Det finns också flera rena hobby-sammanslutningar, t. ex. av samlare. Idrott, gymnastik och

skytte främjas av vårt eget idrottsförbund, som har lokal-föreningar över hela landet. Förbundet är landets största korpidsrottssammanslutning och var femte SJ-man är med.



SJ driftvärn ger också möjligheter till härdande friluftsliv och kamratlig samvaro.

Vart man skall fara på semestern är ofta ett problem. I det hänseendet har vi SJ-anställda det bra förspänt, ty vi har flera förnämliga semesterhem.

Semesterhemmen drivs av en förening, där tjänstemän av alla grader får vara medlemmar. Den som vill njuta av salta bad och solsken, kan välja mellan Bohuslän och Blekinge. Skogsvandrarna kan få sitt lystmäte vid semesterhemmen i Värmland och på småländska höglandet. Slutligen finns det tillfälle till rekreation och sport i lapplandsfjällen.



VAD FÖRETAGET FORDRAR

DE ALLMÄNNA FORDRINGAR, som ställs på varje SJ-anställd, finns samlade i »Allmän tjänsteordning» (str 140). Detta särtryck måste var och en vid SJ känna till. Här skall vi endast beröra några av de viktigaste bestämmelserna.

Mer än många andra har vi järnvägsmän ansvar för människoliv och materiel. Den som inte kan känna *ansvar* för sitt arbete, kan därför heller aldrig bli någon riktig järnvägsman. Slarv och slentrian kan inte bara skada vårt företags anseende och bromsa dess effektivitet utan också få katastrofala olyckor till följd.

Säkerligen kommer Ni då och då i den belägenheten, att Ni inte hinner eller inte kan rådgöra med Er förman. Det gäller då att handla på eget initiativ och med öppen blick för vad situationen kräver.

Vilken syssla Ni än har, krävs det vidare, att Ni löser uppgifterna med *energi, omtanke, nit och ordning*.

Järnvägstjänsten är ofta farlig. Vi handskas med tung materiel och måste bemästra stora krafter. Var rädd om Er själv och om andra. *Följ skydds- och säkerhetsbestämmelser!* De är till för Er skull. Företaget förlorar årligen stora summor på grund av olycksfall i tjänsten. Under 1949 gick 210.000 dagar förlorade. Kostnaden härför kan uppskattas till 3,3 milj. kronor. Vi måste alla hjälpas åt att tvinga ned dessa siffror.

I landets och SJ intresse måste personalen iakttaga *tystnadsplikt* i fråga om försvarsförhållanden m. m.

Ordet *disciplin* har ofta dålig klang. Rätt uppfattad medför disciplinkänslan dock inga obehag. För en ansvarskännande och omtänksam tjänsteman är disciplin naturligt. Han förstår att det måste finnas lydnadsplikt gentemot arbetsledaren och förmannen.

Det hör till god disciplin att man tar väl vara på arbetstiden och *passar tiderna*. Det är självklart att man inte får utebli från arbetet utan giltigt skäl. Likaså är det uppenbart

att man inte får lämna sin post, om man skall avlösas och ersättaren av någon anledning uteblir. Då får man avvakta att saken ordnas på något sätt.

Vi skall omedelbart gripa in och *lämna hjälp*, när en olycka eller något annat inträffat, som kräver vår insats. Det är vår skyldighet som järnvägsmän, och det gäller även om vi är fria eller eljest »inte har med saken att göra».

Ordning, reda och snygghet ökar trivseln på arbetsplatsen. Det gör också ett gott intryck på våra kunder. Samma fordran gäller personallokalerna. Företagsledningen strävar efter att ordna trevliga sådana och att snygga upp de befintliga, även om brist på material och arbetskraft försenat många välbehövliga sådana åtgärder. Det är då självklart att personalen måste hålla dessa lokaler snygga och rena. Tänk på detta och se till att även arbetskamraterna gör det till allas trevnad!

Vi måste *uppträda hyfsat och vårdat* både i och utom tjänsten och vi skall vara vänliga och tillmötesgående mot trafikanterna. Vi har ett gott namn att försvara i det hänseendet. Vi måste med andra ord ålägga oss *självdisciplin*. Både SJ och den allmänna trevnaden vinner på detta.

Tänk på att *uniformen förpliktar!* Vi bör se till att uniformsplaggen är prydliga. Och en annan sak: Allmänheten tror gärna, att var och en i uniform är i tjänst. När Ni är ledig, bör Ni därför inte i onödan uppehålla Er på stationen iklädd uniform. Man får då lätt den uppfattningen, att arbetstiden inte utnyttjas ordentligt.



Har man pipan eller cigaretten i munnen. när man betjänar allmänheten, eller är man oborstad i fråga om kläder eller uppträdande, då är det fel på ens omdöme. I fråga om *rökning i tjänsten* lämnar SJ-ledningen stor frihet, men det är frihet under ansvar. I vissa tjänstelokaler är det helt naturligt förbjudet att röka på grund av brandrisken, t. ex. i magasin och garage.

Vi är allmänhetens tjänare och vi har betalt för att vara det. Därför tar vi *inte* emot *drickspengar eller andra personliga ersättningar* av våra kunder. Detta är förbjudet.

Vi sätter värde på fribiljetterna. Men denna förmån förpliktar. Bl. a. har både vi och familjemedlemmarna skyldighet att vid behov avstå från sittplats till förmån för betalande resande. Vi bör om möjligt inte heller resa under den värsta heltrafiken. En viktig sak är också, att vi inte missbrukar våra fribiljetter. Om vi gör det, ådrar vi oss ett drygt ansvar och löper risken att för all framtid förlora dem.

Man talar ibland skämtsamt om »nådiga tågordningen» inom statsförvaltningen. Ett led i denna, som Ni måste känna till, är att gå *tjänstevägen* med en rapport, anmälan e. d. Det betyder att rapporten etc. skall lämnas till närmaste befäl. Detta är skyldigt att vidarebefordra den till högre myndighet, om så behövs.

I detta sammanhang skall vi också tala litet om *tjänsteposten*. Försändelser inom verket befordras med vår egen personal och behöver ej frimärkas. Försändelser från ett SJ tjänsteställe till utomstående överlämnas till postverket och går som tjänstebrev; ej heller dessa frimärkas. Men märk väl att det är fråga om *tjänsteförsändelser*. Privata meddelanden måste alltså i vanlig ordning frimärkas och postas. Detta gäller också ansökningshandlingar och besvärsskrivelser.

Olycksfall i arbetet skall genast anmälas till närmaste förman, likaså sjukdom. Om Ni måste vara borta mer än tre dagar på grund av sjukdom, fordras intyg från järnvägläkaren. Vid kortare sjukdom kan läkarintyg fordras eller också skall Ni lämna en skriftlig förklaring på en särskild blankett.

Innan Ni reser bort på semester eller tjänstledighet, skall Ni lämna befälet eller vikarien *adressuppgift*.

Det behöver väl inte sägas, att ingen får vara *påverkad av rusdrycker* under tjänstgöring? Men det är inte ens tillåtet att *medföra* sådana drycker under tjänstgöring.

Att man inte får vara spritpåverkad i sitt arbete är en självklar sak, som gäller inom all verksamhet. Vid ett kommunikationsföretag som SJ är detta av alldeles särskild betydelse. Vi järnvägsmän är ansvariga för de resandes säkerhet och för miljonvärden. Vi måste alltid kunna handla snabbt och säkert. En förutsättning för detta är att man helt avhåller sig från alkoholhaltiga drycker före och under tjänstgöringen.

Kroppen kan endast långsamt befria sig från alkohol. T. o. m. efter en ringa spritförtäring kan det dröja många timmar, innan alkoholverkningarna försvunnit. Så länge alkohol finns i kroppen, handlar man långsammare och med mindre precision än annars.

Ett tåg med en hastighet av 90 km/tim går 1½ km på en minut och alltså 25 meter på en sekund. Det är då lätt att förstå, att en katastrof kan inträffa, om Er reaktionshastighet är nedsatt.

Även utanför tjänsten bör en järnvägsman iakttä ett nyktert uppträdande. Det gäller hela kårens anseende.

Upphittade föremål lämnas till befälet



Vi har en egen nykterhetsorganisation, *Järnvägsmännens Helnykterhetsförbund (JHF)*.

Kvarglömda eller borttappade föremål, som Ni finner inom järnvägens område eller på tåg, är Ni skyldig att ta vara på och genast lämna in till befälet.

Den som gör sig skyldig till *fel eller försummelse i tjänsten*, kan ådömas bestraffning av myndighet vid SJ. Straffet kan bestå av varning, böter, mistning av tjänsten under viss tid eller avsättning.

SAMARBETE

ALLA FÖRETAG strävar efter framgång. Men ledningen ensam kan inte skapa framgången. De anställda måste hjälpa till, och de har all anledning att göra det.

Ett företag på framgång ger ledningen större möjligheter att tillgodose personalens intressen än ett företag på tillbakagång.

Detta gäller för all affärsverksamhet, enskild och statlig. Det gäller alltså även för vårt företag. Alla vid SJ har därför ett gemensamt intresse:

företagets framgång — vår egen framgång.

För att företaget skall nå framgång fordras inte bara att var och en av oss sköter sina arbetsuppgifter på bästa sätt. Det krävs något mer. Det fordras *samarbete*.

Samarbetet ledning — personal

Det finns alltid många och ofta brännande frågor, som berör förhållandet mellan ledningen och de anställda. Sådana frågor klaras oftast upp vid förhandlingsbordet, där ledningens och personalens representanter träffas.

SJ personal är fackligt organiserad i olika personalförbund. Dessa har *förhandlingsrätt* med järnvägsstyrelsen.

Det uppkommer dock en hel del frågor, som kräver ett mera fortlöpande samarbete än förhandlingar medger. Därför finns det flera permanenta organ med representanter för ledningen och personalen.

Det är av största vikt att de anställda förstår hur SJ fungerar. Därför måste de få inblick i företaget. Ett av medlen härtill är *företagsnämnderna*.

En central företagsnämnd och ett par lokala nämnder finns i järnvägsstyrelsen. Dessutom finns en nämnd på varje di-

strikt, sektion, huvudverkstad och huvudförråd. På vissa arbetsplatser, där ingen nämnd inrättats, finns i stället *företagsombud*, som utsetts av personalen.

En särskild sida av nämndernas verksamhet är *förslagsverksamheten*. Nämnderna skall tillvarata och bedöma personalens förslag till förändringar och förbättringar av arbetsmetoder och arbetsredskap m. m.

Varje anställd, som har ett sådant förslag, kan lämna in det till närmaste företagsnämnd eller företagsombud eller till sitt befäl.

Visar sig förslaget ändamålsenligt och användbart, kan förslagsställaren få en penningbelöning. Rätt stora belopp har tid efter annan utdelats till anställda, som inte nöjt sig med att gå och bära på sina idéer utan fört fram dem och ställt dem i företagets tjänst.

Ingenting är så bra, att det inte kan bli bättre. Ofta har den, som kommer utifrån, lättare att upptäcka nya möjligheter än den, som redan vant sig vid en viss metod eller ett visst verktyg.

Ni bör därför redan från början av Er anställning tänka på möjligheterna till förbättringar. Fortsätt sedan att alltid hålla ögonen öppna.



Inom företaget pågår, som förut nämnts, en omfattande utbildningsverksamhet. För att diskutera frågor härom finns en rådgivande central utbildningsnämnd.

För frågor, som rör tjänstetidsbestämmelserna, finns en tjänstgöringsnämnd.

På arbetsplatser med större personalstyrka utser personalen *turlistdelegerade*. Med dessa samråder det lokala befälet, innan tjänstgöringsturlistor fastställs.

När det gäller att tillsätta tjänster eller att utse kursdeltagare, anger i regel befälet den ordning, i vilken de sökande anses böra komma i fråga. Detta kallas att »sätta förord».

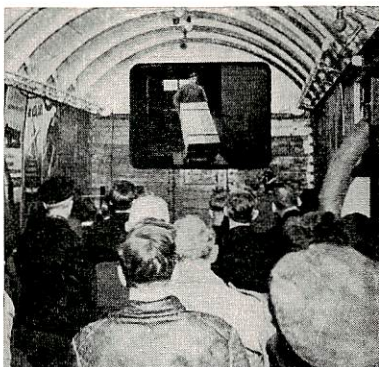
Att sätta ett rättvist förord kan ofta vara svårt, särskilt om beslutande befäl ej känner närmare till varje sökande. För de större personalgrupperna finns därför personalvalda *förordsfullmäktige* för samråd i dessa och vissa andra frågor.

Vid alla företag är arbetarskyddsfrågan viktig. Tillsynen av att arbetarskyddslagen efterlevs vid SJ utövas av inspektörer i arbetarskyddsstyrelsen. Dessutom finns särskilda samarbetsorgan i form av *skyddsombud* och *skyddskommittéer*.

Vårt avlöningsreglemente är gemensamt för så gott som alla statstjänstemän. För behandling av hithörande frågor finns *statens lönenämnd*.

En del av personalen har tjänstebostad, som tillhandahålls av SJ. För att avgöra hyresfrågor o. d. finns en *statens bostadsnämnd*.

Liksom vid många andra företag utförs arbetsstudier vid SJ. Ett särskilt organ härför är styrelsens organisationsavdelning (org). Arbetsstudierna syftar till en rationalisering och en rättvis ackordssättning. För att personalen skall kunna följa studierna och för att arbetsstudiemännen skall få god



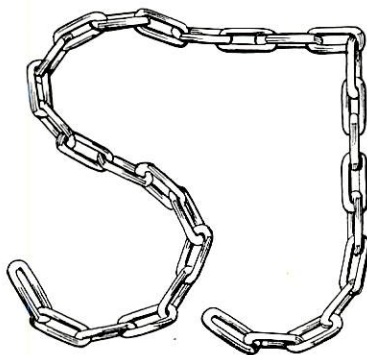
Instruktionsfilm i undervisningsvagn

kontakt med personalen, har denna rätt att utse särskilda *kontaktmän*.

All SJ-personal får kostnadsfritt vår personaltidning SJ-nytt. Tidningens ändamål är bl. a. att främja kontakten och förståelsen mellan ledning och personal samt mellan olika tjänsteställen och tjänstemannagrupper. En särskild *redaktionskommitté* finns.

Länkar i samma kedja

I ett företag av SJ storlek måste arbetet vara uppdelat på olika avdelningar. Men detta innebär inte att varje avdelning är en självständig enhet. Tvärtom är alla beroende av varandra. Ingen av dem kan verka ensam eller utan att gripa in i en annan avdelnings verksamhet. Vi är alla länkar i samma kedja.



SJ-ledningen ser gärna, att de anställda är yrkesstolta. Ledningen uppskattar också en »avdelningsanda» såsom uttryck för det goda samarbetet och den nära samhörigheten inom ett visst fack. Men vi måste samtidigt alltid komma ihåg, att det är vid *SJ* vi är anställda, inte vid den eller den avdelningen.

För att åstadkomma ett gott samarbete till företagets och vårt eget bästa och samtidigt visa gott kamratskap måste vi

alla, oberoende av avdelning eller hemort, vid behov hjälpa våra kolleger, även vid våra dotterbolag.

Ingen får resonera som så: »Det där hör inte till mitt jobb.»
I stället skall vi förverkliga tanken:

»*Alla måste hjälpa till!*»

Och denna hjälp skall komma självmant:

»*En för alla och alla för en!*»

Bara ett exempel för att visa hur viljan att hjälpa kan bidra till att främja *allas* intressen:

På en station har oväntat mycket resgods lämnats in till ett tåg. Tillgänglig trafikpersonal räcker inte till för inlastningen under uppehållstiden. Tågförsening syns därför oundviklig.

På stationen finns två man från banavdelningen, som fått ta en paus i sitt arbete, därför att det spår de arbetar på blivit upptaget av tåget. Dessa två och en lokförare, som från sin tjänstgöring åker hem som passagerare i tåget, skyndar till resgodshögen och erbjuder sig att hjälpa till med inlastningen. De bryr sig alltså inte om att jobbet egentligen skall klaras av personalen vid en annan avdelning. De har samarbetskänsla, *laganda*.

Följden av samarbetet: tågförsening undviks.

Vad detta betyder för SJ är uppenbart:

Nöjda resande.

Ökad good-will.

Flera passagerare.

Bättre ekonomi.

Framgång åt företaget.

Dessa tjänstemäns hjälp åt kollegerna hjälper alltså SJ. De har till sist också främjat sina egna intressen.

FÖRETAGETS FRAMGÅNG - ER FRAMGÅNG!

VI OCH VÅRA KUNDER

VAR OCH EN AV OSS vid SJ måste hålla i minnet, att allmänheten, för vars skull vi är till, bedömer företaget efter *vårt* sätt att vara. Och med »vårt» menas då inte den stora massan såsom kår utan var och en enskild. Så som Ni blir bedömd, när Ni betjänar allmänheten, så bedömer denna också hela SJ och hela vår kår.

Varje SJ-anställd är skyldig sitt företag och sig själv att ständigt praktisera *kundtjänst* till gagn för både allmänheten och SJ.

Vårt företag är affärsdrivande. Och i en affärsrörelse måste man följa med sin tid och tillämpa moderna metoder. Vår *reklamavdelning* (reka) använder alla moderna hjälpmedel för att fånga kundernas intresse och presenterar våra tjänster på ett så tilltalande och lockande sätt som möjligt. Man använder annonser, affischer, broschyrer, fotografier och filmer, ordnar fönsterskyltningar och deltagar i utställningar, mässor och andra evenemang.

En annan väg att nå allmänheten är den som går genom pressen. För detta ändamål har järnvägsstyrelsen en särskild *pressavdelning* (press), och på varje trafiksektion finns *pressombud* (pro). Dessa sörjer dagligen för att pressen, radion m. fl. får del av det som kan väntas tilldra sig uppmärksamhet. För pressombuden bör vi alltså tala om sådant, som kan intressera tidningarna. Pressavdelningen kommer även i kontakt med flertalet av de utländska journalister, som besöker vårt land. Dessa propagerar sedan för Sverige som turist- och rese-land och för SJ som landets viktigaste kommunikationsmedel.

Direkt avsedd för kundtjänsten är kåren av *trafikombud* (to), som med all rätt kallats »järnvägens handelsresande». I regel finns ett trafikombud för varje trafiksektion. Deras uppgift är att värva ny trafik och värna om den, som SJ redan har. De står handel och industri till tjänst med upplysningar och råd. För att nå framgång måste de få ett gott

stöd från alla vid SJ. Kom därför ihåg, vilken avdelning Ni än tjänar, att lämna trafikombudet tips! Det är en sak av stor vikt både för SJ och oss anställda.

Även den ständigt fortgående *rationaliseringen* är ett led i strävan mot bättre kundtjänst. Härvid är SJ-männens egna insatser också av stor betydelse.

Påtagligast utövas dock kundtjänsten vid *tjänstemännens personliga kontakt med allmänheten*. Detta gäller *all* personal.

Det är dålig kundtjänst att inte hjälpa trafikanterna till rätta. Vi får under inga omständigheter nöja oss med att svara »jag vet inte» eller — än värre — »det är inte mitt jobb». Kan vi inte själva ge önskat besked, måste vi snabbt ordna en kontakt med någon, som kan ge det rätta svaret.

Snart sagt varje detalj inom företaget är ett led i kundtjänsten. Tänk på våra trädgårdsanläggningar — vilken roll spelar inte de, när det gäller att ge våra kunder ett gott allmänintryck av SJ!

Varje SJ-man och SJ-kvinna, gammal i gården eller nyanställd, måste medverka till att göra vårt företag alltmera uppskattat.

Det beror på *Er*, om våra kunder skall få den rätta känslan av att SJ är till för dem — och inte tvärtom.



Var och en av oss — på tåg, stationer eller expeditioner — måste alltid vara redo att hjälpa kunderna