

Nr 209.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 17 april 1916.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att *dels* besluta de ändringar i avlöningsreglementet den 15 november 1907 för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgå av det vid statsrådsprotokollet fogade förslag till nådig kungörelse i ärendet;

dels medgiva, att övergångsbestämmelser rörande tillämpningen av såväl de nya avlöningsbestämmelserna beträffande manliga kontorsbiträden i järnvägsstyrelsen, som ock de nya stadgandena angående felräkningspenningar må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet närmare omförmåles, av Kungl. Maj:t utfärdas;

dels ock antaga i statsrådsprotokollet närmare omförmäld ändring av 1 och 2 §§ i lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar.

De till ärendet hörande handlingar skola riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den
17 april 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

I skrivelse den 27 oktober 1915 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om inrättande av vissa nya ordinarie befattningar vid statens järnvägar m. m.

Förslaget innebär

uppförande å ordinarie stat av följande befattningsgrupper:

tjänstehavare inom styrelsens byggnadsbyrå, i samband varmed föreslås dels förhöjning av arvode till byrådirektörerna å styrelsens maskin- och elektrotekniska byråer och till byråingenjör av 1:a klass dels ock inrättande av två nya byråingenjörsbefattningar av 2:a klass å byggnadsbyråns bangårdsavdelning;
baninspektorer;

personal, anställd för skötseln och underhållet av anordningarna för elektrisk drift å bandelen Kiruna—Riksgränsen;

tjänstehavare vid distrikten under benämning förste kontorsbiträden; kvinnliga tjänstehavare, vilka tagas i anspråk inom styrelsen för utförande av kontorsbiträdesgöröml;

kvinnliga tjänstehavare, vilka tagas i anspråk såväl inom styrelsen som vid distrikten för utförande av ritgöröml; samt

inrättande av följande nya befattningar:

en säkerhetsinspektör;

en sekreterare å militärbyrå;

en expeditiönsföreståndare i Norrköping.

Därjämte föreslås *ändring i arvode* till manligt kontorsbiträde i styrelsen.

Vidare har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 24 mars 1916 framlagt förslag till *omklassificering av stationerna* vid statens järnvägar m. m., vilket förslag i vissa hänseenden påkallar ändring i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar.

Slutligen föreligger till avgörande uppkommen fråga om ändring i nämnda avlöningsreglementes bestämmelser angående *februärningspenningar*, vilken fråga jämväl torde böra i detta sammanhang upptagas till behandling.

Då jag nu går att redogöra för förslagen, ber jag att till en början få till behandling upptaga frågan om uppförande å ordinarie stat av vissa tjänstehavare inom styrelsens byggnadsbyrå. I sin skrivelse den 27 oktober 1915 har järnvägsstyrelsen vid behandling av denna fråga till en början lämnat en historisk översikt, huru under olika tidsskeden ledningen av statens järnvägsbyggnader varit ordnad. Jag tillåter mig hemställa, att styrelsens skrivelse i denna del måtte få som Bilaga 1 bifogas protokollet.

1. Byggnadsbyråns uppförande på ordinarie stat.

Redan i skrivelse den 5 februari 1914 angående vissa jämkningar i styrelsens organisation framlade järnvägsstyrelsen förslag om uppförande å ordinarie stat av tjänstehavare inom styrelsens byggnadsbyrå.

Järnvägsstyrelsens skrivelse den 5 februari 1914.

Styrelsen framhöll därvid, att enligt upprättad tablå sammanlagda beloppet av de nettokostnader, för vilka nya statsbanebyggnader eller undersökningar härför utförts under åren 1899—1913, uppginge till 103,224,218 kronor 50 öre eller i medeltal för år till ej fullt 7,000,000 kronor. Häruti inginge kostnaderna för de i sin helhet färdigbyggda statsbanorna Krylbo—Örebro, Boden—Morjärv, Göteborg—Skee, Gällivare—Riksgränsen, Morjärv—Lappträsk, Östersund—Ulriksfors, Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, Lappträsk—Veittijärvi ävensom de ännu helt eller delvis under bygg-

nad varande statsbanorna Järna—Norrköping, Älvsby—Piteå, Ulriksfors—Volgsjön, Veittijärvi—Karungi—Matarengi, Sveg—Brunflo, varjämte hit räknats järnvägen Gällivare—Porjus, bangårdsanordningarna i och invid Stockholm samt undersökningarna för den s. k. inlandsbanan.

Styrelsen framhöll vidare, att enligt den av styrelsen i januari 1911 utarbetade och till Kungl. Maj:t överlämnade planen för bedrivande av statens järnvägsbyggnader för tiden 1912—1918 under denna tid för nya statsbanebyggnader skulle erfordras i runt tal 8,000,000 kronor för varje år. Efter sistnämnda år skulle enligt denna plan arbetena bedrivas å inlandsbanan och en tvärbana mellan denna och norra stambanan med ett anslag för de närmast följande tre åren av i medeltal ungefär 7,000,000 kronor för år. Under tiden torde dock krav på andra i planen ifråga icke förutsedda nya statsbanor komma att uppstå, vadan det torde finnas skäl för antagandet, att även efter sistnämnda år statens järnvägsbyggnader under åtskilliga år framåt komme att kräva omkring 8,000,000 kronor årligen.

Emellertid hade, meddelade styrelsen vidare, under de senaste åren fråga uppstått, huruvida det icke vore ur flera synpunkter fördelaktigt, att till järnvägsbyggnadsavdelningen överflyttades jämväl planläggning och utförande av nya bangårdar eller större ombyggnader av sådana samt dubbelspår och andra större nybyggnader vid de trafikerade statsbanorna. I detta avseende borde omnämnas, att överrevisorerna i sin i september 1913 avgivna berättelse vidrört denna fråga och förklarat, att den torde förtjäna att utan dröjsmål göras till föremål för närmare utredning.

Enligt den utredning, som järnvägsstyrelsen med underdånig skrivelse den 27 november 1913 till Kungl. Maj:t avlämnat beträffande anslagsbehov för nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade banor under tioårsperioden 1914—1923, beräknades kostnaderna för nybyggnader av större omfattning komma att utgöra för

broar	kronor	1,000,000:—
dubbelspårsbyggnader	»	25,560,000:—
ombyggnad av större bangårdar	»	58,328,800:—
nya ångfärjelägen	»	1,800,000:—
Summa kronor		86,688,800:—

eller i medeltal omkring 8,700,000 kronor om året.

Förutsatte man, yttrade styrelsen, att byggnadsbyråns befattning med anläggningar av nya statsbanor bleve av ovan angivna beskaffenhet och därjämte antoge, att byggnadsbyråns verksamhet utvidgades så, att byrån även komme att utföra större arbeten för nya byggnader och anläggningar vid de redan trafikerade statsbanorna, syntes kostnaden för de arbeten, som skulle komma att handhavas av byggnadsbyrån, komma att årligen uppgå till ungefär 16,000,000 kronor; och även om dessa belopp väsentligen reducerades, bleve i allt fall byggnadsbyrån, i synnerhet med den omläggning av dess verksamhet, som här föreslagits, av så stor omfattning, att dess sättande på ordinarie stat måste anses väl motiverat.

Genom att införa byggnadsbyrån som en ordinarie byrå inom styrelsen skulle beaktansvärda fördelar kunna vinnas. Det bleve i sådant fall möjligt att dels indraga två nu självständiga byråer, bankonstruktions- och bangårdsbyrån, och dels uppdelade alla bantekniska ärenden i tvenne grupper, den ena omfattande banans bevakning och underhåll samt normala utveckling, den andra omfattande de större nybyggnadsfrågorna. Denna gruppering vore ock ur rent organisatorisk synpunkt den lämpligaste. I detta hänseende yttrade styrelsen följande.

Frånskilde man från banbyråns verksamhetsområde de större nybyggnadsärendena, skulle till nämnda byrå kunna överflyttas de ärenden, som enligt gällande instruktion handlades av bankonstruktionsbyrån, och sistnämnda byrå skulle sålunda helt uppgå i banbyrån.

Bankonstruktionsbyrån.

Flera skäl syntes tala för vidtagande av en sådan anordning. Vad sålunda beträffade den gren av bankonstruktionsbyråns verksamhet, som avsågo åstadkommande av standardkonstruktioner, vore det mycket lämpligt, att dessa lades till den byrå — banbyrån — där erfarenheterna från driften av bananläggningarna löpte in och kunde tillgodogöras. Vad beträffade dess verksamhet för åstadkommande av specialkonstruktioner i och för banbyråns, bangårdsbyråns och byggnadsbyråns byggnadsbehov, vore det likaledes tydligt, att arbetena lättare kunde inriktas till att anpassa sig efter arbetsplanerna och till att tjäna de mer eller mindre brådskande behoven, om de leddes av den ena av de tvenne byråföreståndare, som hade intresse av arbetsprodukterna, än som nu av en särskild person, vilken för ett rätt expedierande hade att väl samarbeta med ej mindre än tre andra och förstå deras synpunkter vid sina dispositioner.

Sammansloges på detta sätt ban- och bankonstruktionsbyråerna, skulle den sistnämnda byråns särskilda föreståndare försvinna och dess tvenne avdelningar för broar m. m. samt för signal- och säkerhetsanläggningar med var sin byråingenjör av 1:a klass samt övriga personal ingå som underavdelningar av banbyrån, vilken byrå därefter med den där förut befintliga byråingenjören av 1:a klass för banärenden skulle erhålla tre särskilda underavdelningar under en sammanhållande byråchef.

Vidare syntes de ärenden, som handlades å bangårdsbyrån, lämpligen böra ånyo överflyttas till byggnadsbyrån.

Bangårdsbyrån.

Frånsett några mindre bangårdsärenden, beträffande vilka den avdelning, byrån komme att bilda i byggnadsbyrån, naturligtvis efter samråd mellan byråchefen för banbyrån och överingenjören vid byggnadsbyrån, måste tillhandagå banbyrån med uppgörande av ritningar och dylikt, vore bangårdsbyråns verksamhet övervägande av nydanande art, fallande helt och hållet inom byggnadsbyråns arbetsområde, varest såväl för projekterande av som särskilt för beräklandet av kostnaden för anläggningarna måste finnas särskilt kvalificerade arbetskrafter med samlad erfarenhet om moderna arbetsmetoder, arbetspriser m. m.

Efter bangårdsbyråns inflyttande å byggnadsbyrån skulle sistnämnda byrå uppdelas på en avdelning för projekterande och utförande av nya bangårdar och för större ombyggnader av äldre dylika och en för projekterande och utförande av nya statsbanor, dubbelspår samt andra större nybyggnader vid de trafikerade banorna. Dessa avdelningar skulle under överingenjören såsom chef för byrån och med nuvarande tjänsteställning förestås av var sin överingenjörssassistent med nuvarande byrådirektörs tjänstegrad. Denna ställning borde tillkomma dem, dels på grund av vikten av det arbete dem underställda avdelningar komme att utföra, dels därför att de måste äga förmans ställning gent emot de arbetsledande ingenjörerna å arbetslinjerna. De måste också hava motsvarande löneförmåner för att staten i den skarpa konkurrensen med den privata ingenjörsverksamheten måtte kunna förvärva och behålla det bästa möjliga av den kvalificerade fackkunskapen.

Den nya byggnadsbyrån.

Den å byggnadsbyrån anställda byrådirektören för administrativa ärenden kunde, vid bifall till det sålunda framställda omorganisationsförslaget, icke vidare behöva bibehållas i denna egenskap. En del av de göromål, som det tillhörde honom att bereda och föredraga inför överingenjören, borde nämligen, i händelse byggnadsbyrån

sattes på ordinarie stat, komma att, enligt gällande instruktion och arbetsordning för järnvägsstyrelsen, överflyttas till annan byrå. Sålunda syntes det bliva kameralbyrån, som under angivna förutsättning skulle komma att handlägga frågor om pension till arbetare och övrig personal vid statens järnvägsbyggnader ävensom de vid granskning av statens järnvägsbyggnaders räkenskaper framställda revisionsanmärkningarna; och likaledes syntes det enligt instruktionen tillkomma styrelsens ombudsman att utföra och bevaka styrelsens talan i de rättegångsärenden, som berörde statens järnvägsbyggnader.

Det låte sig dock icke göra att alldeles slopa ifrågavarande befattning. Utom de rent tekniska ärenden, som det skulle tillhöra de båda överingenjörssassistenterna å byggnadsbyrån att en var inom sitt område handhava, förekomme å byrån på grund av den direkt i byggnadsarbetet ingripande verksamheten en del ärenden av mera kameral och juridisk natur, som rörde byråns verksamhet i dess helhet och därför icke lämpligen borde eller kunde behandlas av vederbörande överingenjörssassistent, enbart i vad hans avdelning vidkomme. Dit hörde exempelvis en del personalfrågor, bokförings- och registreringsärenden samt frågor om byggnadscentralförrådet, arbetarmatrikeln m. m. Vidare kunde erinras om sådana ärenden rörande jordförvärfv och jordbyten samt försäljning av fast egendom, varmed byggnadsbyrån hade att taga befattning och vilka i många fall vore av mycket omfattande beskaffenhet. Den principen måste nämligen även här följas, liksom vad beträffade den tekniska delen av byråns verksamhet, att byggnadsbyrån först efter färdigt resultat överlämnade nyanläggningar till drift och handhavande av järnvägsförvaltningens därför avsedda organ, och markförvärfvsfrågorna borde därför vara av byggnadsbyrån fullt klarställda, innan de förvärvade områdena överlämnades till disposition av samma organ. Det kunde vidare antagas, att dessa senare ärenden efter tidpunkten för bangårdsbyråns sammanslagning med byggnadsbyrån snarare komme att till än avtaga i antal och betydelse. Vid sådant förhållande syntes det nödvändigt, att erforderligt biträde bereddes överingenjören vid handläggning av dessa och andra liknande frågor. Det syntes därför lämpligt att i stället för den dåvarande administrativa byrådirektören å byggnadsbyrån anställa en tjänsteman med åliggande att biträda överingenjören vid handläggning av ärenden av ovan angivna art ävensom att leda och övervaka de kamerala göromålen å byggnadsbyrån.

Denna tjänsteman, som, för att rätt fylla sin uppgift, måste äga både teoretisk och praktisk-juridisk utbildning, syntes, med hänsyn såväl till arten av de åligganden, som skulle tillhöra honom, som ock till hans förmansställning i förhållande till byggnadsbyråns ej tekniska befattningshavare, böra i tjänste- och avlöningshänseende jämföras med den kategori av tjänstemän, till vilken föreslagits, att ombudsmannen skulle uppflyttas. Då denna tjänsteman skulle i huvudsak övertaga dåvarande notariens åliggande, skulle en tjänsteman i notarieställning ej vidare erfordras å byggnadsbyrån. Tjänstemannen ifråga borde benämnas sekreterare och ombudsman.

Fördelarna
för linje-
arbetet med
de föreslagna
ändringarna
inom det ban-
tekniska om-
rådet.

Med den ifrågasatta omgestaltningen av de bantekniska byråerna och byggnadsbyråns uppförande såsom ordinarie byrå skulle avsevärda fördelar vinnas icke blott, såsom ovan framhållits, med hänsyn till åstadkommande av bättre och enklare organisation av styrelsens verksamhet på det bantekniska området utan även beträffande linjearbetet.

I sistnämnda avseende kunde särskilt anmärkas, att distriktsförvaltningarnas arbete med projekterande och utredningar samt utförande av större nybyggnader och anläggningar skulle komma att väsentligen underlättas. När helst behov av dylika större nya byggnader och anläggningar uppstode å ett distrikt, skulle vederbörande

förvaltning kunna inskränka sig till att därom göra anmälan hos styrelsen, vilken det sedan skulle tillkomma att genom sin byggnadsbyrå verkställa alla undersökningar och utredningar samt att därefter i samråd med distriktsförvaltningen uppgöra nödiga förslag och sedan gå i författning om arbetenas utförande.

Om de å distrikten förekommande nybyggnadsarbetena av större omfattning överflyttades till byggnadsbyrån och utfördes genom dess byggnadsbefäl, komme detta givetvis att fördelaktigt återverka på det arbete i övrigt, som ombesörjdes av banbefälet vid ett distrikt. Detta arbete skulle efter en dylik överflyttning huvudsakligen komma att omfatta personalens rätta användning, inspektion av banan, dess bevakning och underhåll med därtill hörande mera regelbundet återkommande byggnadsarbeten av mindre omfattning. Särskilt skulle därigenom tid vinnas för utövande av den banbefälet åliggande inspektionsskyldigheten, vilken, enligt vad erfarenheten visat, banbefälet under nu för handen varande förhållanden icke kunde i önskvärd omfattning fullgöra på grund därav, att dess tid för mycket upptoges av utrednings- och expeditiönsarbete. Arbetet å respektive bansektioner komme att bliva mera jämnt fördelat, och sektionernas längd kunde bättre avpassas, om de onormala tillskotten i arbetsbördan undanröjdes, därigenom att alla erforderliga större nybyggnader och anläggningar å distrikten komme att utföras under överinseende och ledning av byggnadsbyrån och dess byggnadsbefäl i stället för av vederbörande banbefäl.

Det syntes för övrigt praktiskt taget ej vara möjligt att genomgående upprätthålla den speciella kompetens hos banbefälet, som erfordrades för planläggning, organisation och utförande av större nybyggnadsarbeten, synnerligast som på detta område tekniken vore stadd i hastig utveckling och arbetskonjunkturerna för övrigt vore växlande. Det syntes därför även ur denna synpunkt vara bättre att anställa särskild, under byggnadsbyråns hörande personal för utredning och planläggning av ifrågasvarande byggnadsarbeten samt att, där byggnadsarbetenas omfång så kunde anses föranleda, upprätta tillfälliga byggnadssektioner för dessa arbetens utförande. Särskilt kunde framhållas den möjlighet till utbyte av tjänstemän mellan bantjänsten och järnvägsbyggnaderna, som härvidlag skulle erbjuda sig; och skulle man därigenom å ena sidan för ifrågasvarande byggnadsarbeten kunna erhålla de lämpligaste befälskrafterna och å andra sidan bereda järnvägsbyggnadernas befälspersonal tillfälle att under tjänstgöring vid statens trafikerade järnvägar få nödiga insikter i banans underhåll och att sålunda även ur denna synpunkt och med hänsyn till driftens krav kunna bedöma ändamålsenligheten av sättet för banbyggnadsanläggningarnas utförande.

Genom byggnadsbyråns inordnande i styrelsens organisation såsom en ordinarie byrå skulle vidare ernås en fullt enhetlig och fullständig disposition av byggnadscentralförrådet.

Slutligen skulle därigenom även möjlighet vinnas att i någon mån skaffa statens järnvägsbyggnaders tjänstemän en tryggare ställning genom den jämnare arbetstillgång, som skulle uppstå, då jämväl byggnadsarbeten för statens trafikerade banor komme att uppdragas åt byggnadsbyråns.

Genom att förbättra den vid statens järnvägsbyggnader anställda personalens ställning torde också yppa sig möjlighet till lättare rekrytering av samma personal även som att för den förvärva och där kvarhålla väl kvalificerade ingenjörer och övrig befälspersonal.

Rörande styrelsens förslag om uppförande av byggnadsbyrå å ordinarie stat uttalade jag vid ärendets föredragning i statsrådet år 1914 huvudsakligen följande:

*Departements-
chefens
yttrande 1914.*

Det kunde visserligen icke förnekas, att goda skäl funnes, som talade för bifall till styrelsens framställning i detta avseende. Det hade av styrelsen framhållits, att byggnadsbyråns uppförande å ordinarie stat skulle möjliggöra fränskiljande av de större nybyggnadsarbetena vid färdiga banor från de organ, som hade att handlägga ärenden angående det ordinarie banunderhållet, samt dessa byggnadsarbetens sammanförande med arbetena för nya baulinjer under en ledning å byggnadsbyrån. Man skulle således i stället för två byggnadsorgan erhålla ett, varigenom givetvis vunnos större enhetlighet i ledningen. Arbetsuppgiften för byggnadsbyrån skulle genom denna omändring bliva jämnare, vilket å sin sida skulle medföra ett bättre utnyttjande av arbetskrafterna. Slutligen skulle med byggnadsbyråns uppförande å ordinarie stat vinnas, att kompetent arbetskraft lättare skulle stå att erhålla, då en fastare anställningsform erbjödes. Arbetskraften skulle då sannolikt också ställa sig något billigare, än när den anlätades såsom extra.

Alla dessa synpunkter vore visserligen enligt min mening till fullo att behärta, men det syntes mig kunna ifrågasättas, huruvida frågan om lämpligaste sättet att anordna ledningen av statens järnvägsbyggnader, om man såge saken i hela dess vidd, kunde anses hava varit föremål för den ingående utredning och det allsidiga övervägande, att tiden då kunde sägas vara inne för ett definitivt avgörande av densamma. Detta syntes mig näppeligen vara fallet. Jag ansåg mig böra erinra om de sinsemellan mycket avvikande meningar angående det lämpligaste sättet för järnvägsbyggnadsärendenas handläggning, som tid efter annan och senast i en inom andra kammaren vid 1914 års första riksdag väckt motion (nr 67) kommit till synes. Där till komme, att de påtalade brister, som vidlåde den nuvarande organisationsformen för järnvägsförvaltningen, syntes kunna avhjälpas, utan att i sammanhang därmed frågan om byggnadsärendenas definitiva placering behövde upptagas till prövning.

För egen del höll jag alltså före, att frågan om byggnadsbyråns försättande på ordinarie stat ej för det dåvarande borde upptagas till avgörande. Detta syntes mig emellertid icke behöva utgöra hinder för att i enlighet med styrelsens förslag sammanföra nybyggnadsarbetena vid färdiga banor med arbetena å nya baulinjer. Även om byggnadsbyrån bibehölles å extra stat, kunde, efter vad jag vid överläggning med chefen för styrelsen hade övertygat mig om, till nämnda byrå förläggas såväl nuvarande bangårdsbyråns ärenden som ock de större nybyggnadsarbeten vid de trafikerade banorna, vilka för det dåvarande handlades dels av banbyrån dels av distriktsförvaltningarna. Därigenom skulle arbetsuppgiften för distriktsförvaltningarna och bansektionsbefälet lättas och utjämnas, i det att de förra mera odelat skulle få ägna sig åt sin uppgift beträffande trafikens skötsel samt baningenjörerna och dem underlydande personal skulle beredas nödig tid att utföra de för trafiksäkerheten så viktiga inspektionerna, vilka ofta måste eftersättas för arbetet med de stora nybyggnadernas beredande och utförande. I denna riktning hade för övrigt uttalanden gjorts av såväl den s. k. Malmsslättskommissionen som statens järnvägars överrevisorer. Arbetsuppgiften för byggnadsbyrån skulle ock genom den föreslagna omplaceringen av ärendena, på sätt nyss antytts, göras mera jämn i och med det att till byrån överflyttades jämväl de mera regelbundet återkommande utvidgningsarbetena vid färdiga banor, varigenom byggnadsledningen bleve mera oberoende av de under olika år mycket ojämnt beviljade anslagen till nya banor. Med sålunda vunnen jämnare arbetstillgång skulle följa större möjlighet att rekrytera och bibehålla en erfaren befäls- och arbetarkår för samtliga nybyggnadsarbetens beredande och utförande. Genom enhetligheten i byggnadsledningen skulle vidare vinnas ett fullständigare tillvaratagande av erfarenheterna från tidigare utförda arbeten och därav följande större säkerhet i uppgörandet av

kostnadsberäkningar för nyanläggningar, och genom personalens användning växelvis vid byggandet av nya banor och vid de nybyggnadsarbeten, som för det dåvarande hänfördes till banunderhållet, skulle kunna åstadkommas bättre utbildning av personalen och hos denna samlas större och mera mångsidig erfarenhet i hithörande frågor. Genom sålunda vunnen ökad erfarenhet skulle vid byggandet av nya banlinjer frågor rörande dessas framtida drift och underhåll redan från byggnadsarbetets början kunna på ett bättre och mera ändamålsenligt sätt tillgodoses.

Vid genomförande av vad sålunda föreslagits borde bangårdsbyrån inordnas under byggnadsbyrån såsom en självständig bangårdsavdelning. Den å bangårdsbyrån tjänstgörande byrådirektören borde fortfarande uppföras å ordinarie stat samt genom bestämmelse i instruktionen placeras såsom chef för bangårdsavdelningen och sålunda komma att ersätta den ene av de utav järnvägsstyrelsen föreslagna två överingenjörsassistenterna å byggnadsbyrån. Den å bangårdsbyrån befintliga byråingenjören av 1:a klass borde likaledes fortfarande vara uppförd å ordinarie stat med placering å den nya byggnadsbyråns bangårdsavdelning.

I samband med att jag på vissa avlöningstekniska skäl, vilka jag något längre fram torde få bringa i Kungl. Maj:ts erinran, icke ansåg mig kunna tillstyrka styrelsens framställning om höjning av arvode för byråingenjör av 1:a klass och ej heller i enlighet härmed för de två kvarvarande byrådirektörerna inom styrelsen å maskinbyrån respektive elektrotekniska byrån, anförde jag vidare.

Vad anginge befattningshavarna å den nya byggnadsbyrån, styrelsen föreslagit, skulle dessa utgöras av, förutom överingenjören och chefen för byrån, två överingenjörsassistenter, en sekreterare och ombudsman samt två byråingenjörer av 1:a klass. I sammanhang med själva organisationsfrågans behandling hade jag, såsom förut nämnts, redan föreslagit, att den å bangårdsbyrån tjänstgörande byrådirektören skulle placeras såsom chef för bangårdsavdelningen inom byggnadsbyrån och sålunda ersätta en av de utav styrelsen föreslagna överingenjörsassistenterna. Någon anledning att ändra vare sig benämningen eller avlöningen för denna tjänsteman syntes mig vid sådant förhållande ej föreligga. Övriga tjänstemän å byrån skulle enligt mitt förslag såsom hittills avlönas å extra stat. Jag ansåg mig dock böra nämna, att såväl med hänsyn till likställigheten mellan chefen för bangårdsavdelningen och överingenjörens närmaste man för handläggning av ärenden angående nya bananläggningar och dubbelspår som ock av förut antydda avlöningstekniska skäl, byrådirektörsbefattningen för tekniska ärenden å byggnadsbyrån borde bibehållas med byrådirektörsavlöning och sålunda ersätta den andre av de två föreslagna överingenjörsassistenterna. Likaledes syntes enligt min mening förslaget att omändra byrådirektörsbefattningen för juridiska ärenden å byggnadsbyrån till en sekreterar- och ombudsmanstjänst med byrådirektörs avlöning eller 6,600—7,500 kronor innebära vissa olägenheter. Det föreföll mig därför lämpligare, att ifrågakvarande tjänsteman benämndes enbart sekreterare, allra helst en stor del av de å byggnadsbyrån förekommande rent juridiska ärendena, enligt vad styrelsen föreslagit, skulle överflyttas till administrativa byrån. Av anförda skäl borde hans arvode sättas lika med övriga sekreterares i styrelsen.

Befattningshavarna å byggnadsbyrån hade, med undantag för överingenjören, dittills förordnats av järnvägsstyrelsen. Lämpligt syntes mig emellertid vara att, till beredande av en bättre ställning och större likställighet med de å ordinarie stat uppförda tjänstemännen å motsvarande befattningar, de i nämnda stat ej upptagna byrådirektören och sekreteraren å byggnadsbyrån erhöles förordnande av Kungl. Maj:ts.

1914 års
senare
riksdag.

De av mig sålunda framförda synpunkterna vunno Kungl. Maj:ts gillande uti till 1914 års senare riksdag avlåten proposition (nr 109), och blev denna bifallen av riksdagen.

Motionsvis
framförda
förslag vid
1915 års riks-
dag rörande
ledningen och
tillsynen av
statens järn-
vägsbygg-
nader.

Vid 1915 års riksdag väcktes två motioner, den ena (nr 51) i första och den andra (nr 143) i andra kammaren, däruti hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta utreda, huruvida ledningen och tillsynen av statens järnvägsbyggnader borde överflyttas från järnvägsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, därvid jämväl borde tagas i övervägande, i vad mån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde bära erhålla förändrad organisation, ävensom huruvida vattenfallsstyrelsens byggnadsarbeten eventuellt kunde och lämpligen borde uppgå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Statsutskot-
tets utlåtande
över motio-
nerna.

Över berörda motioner avgav statsutskottet utlåtande (nr 57), vid vilket utlåtande såsom bilagor fogades från järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordrade yttranden i ärendet.

Medan jag beträffande innehållet i nämnda yttranden för korthetens skull torde få hänvisa till berörda bilagor, ber jag få meddela vad utskottet för egen del yttrade i ämnet:

Vad först angår frågan om bortflyttande av ledningen av statens järnvägsbyggnader från järnvägsstyrelsen hava motionärerna såsom huvudskäl för lämpligheten av en sådan åtgärd anført, att de trafikerade statsbanornas förvaltning och skötsel måste anses fullt taga i anspråk järnvägsstyrelsens arbetskrafter. Till stöd för motionärernas uppfattning att banbyggnaderna blivit lidande därpå, att ledningen av dessa byggnader varit förlagd till järnvägsstyrelsen, hava motionärerna åberopat vissa under såväl äldre som nyare tid mindre väl planlagda och utförda järnvägsbyggnader.

Att under den långa tid, statsbanor byggts i vårt land, vissa misstag blivit begångna, är ju känt och i och för sig ej heller förvånande. I avseende å de av motionärerna anförda exemplen är dock att märka, att dessa även hänföra sig till anläggningar, som dels utförts under en tid, då särskild byggnadsstyrelse hade ledningen av statsbanebyggandet, dels ock äga det oskiljaktiga samband med trafiken, att de, enligt vad synes ostridigt, måste handhavas av järnvägsstyrelsen. Med hänsyn härtill torde de i motionen anförda exemplen icke kunna anses berättiga till de slutsatser, som motionärerna velat härleda ur desamma. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande framhållit, hurusom, till följd av de på senare tid genomförda förändringarna i styrelsens organisation, styrelsen måste anses i högre grad än tidigare varit fallet lämpa sig för att handlägga jämväl ärenden rörande statens järnvägsbyggnader. Vad särskilt vidkommer de med 1915 års ingång ikraftträdde förändringarna i järnvägsstyrelsens organisation, synes det ock utskottet otvivelaktigt, att dessa förändringar, genom vilka bland annat dels en ny överdirektör ställts till generaldirektörens förfogande, dels ock i järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå inordnats den avdelning av styrelsen, som har att handlägga frågor om nybyggnad samt till-

och ombyggnad av bangårdar, icke blott medfört ökad möjlighet för järnvägsstyrelsens chef att ägna uppmärksamhet åt banbyggnadsärendena utan även beretts tillfälle för överingenjören och chefen för byggnadsbyrån att utöva en enhetlig ledning av de olika slagen av järnvägsbyggnader.

De omständigheter, som överhuvudtaget tala emot ett bortflyttande från järnvägs- och vattenfallsstyrelsernas befogenhetsområde av statens järnvägs- respektive vattenfallsbyggnader, äro enligt utskottets förmenande tungt vägande.

Järnvägs- och vattenfallsstyrelserna hava utförligt och på ett enligt utskottets uppfattning bindande sätt påvisat, att det är av den allra största betydelse, att en oavlåtlig och nära samverkan äger rum mellan å ena sidan driftledningen vid statens järnvägar och vattenfallsverk samt å andra sidan ledningen av de byggnader, som utföras för dessa verks räkning. Och att det icke låter sig göra att åstadkomma sådan samverkan mellan driftverken och ett särskilt byggnadsorgan, att de erfarenheter, som vinnas under driften, kunna i full utsträckning och omedelbart tillgodos göras vid byggandet, torde vara uppenbart. Vid särskiljande av byggnadsverksamheten och driften blir det tydligen ock omöjligt att — såsom nu i stor utsträckning och med fördel tillämpas vid statens järnvägar — för byggnadsarbetena använda den vid järnvägsdriften anställda personalen. Stor sannolikhet synes ock föreligga för, att inrättandet av ett särskilt byggnadsorgan skall komma att medföra åtskilliga slitningar mellan detta organ och vederbörande driftverk, vilka slitningar icke utan tidsspillan och därav följande ränteförluster å byggnadskapitalet lära kunna utjämnas.

Det synes ock ur principiell synpunkt vara riktigast, att statens affärsdrivande verk — liksom andra affärsverk — själva utföra sina byggnadsarbeten. Ty därför utan kan svårligen med fullt fog krävas, att driftverken skola kunna svara för förräntningen av det i samma verk nedlagda statskapitalet. Skulle från de affärsdrivande verken skild byggnadsstyrelse utföra nu ifrågavarande arbeten, kan med skäl befaras, att, efter det anläggningarna tagits i bruk, kompletteringar och ändringar skola bli erforderliga, för vilka kostnaderna med orätt skulle komma att — måhända under lång följd av år — belasta driftbudgeten.

Vad därefter beträffar motionärernas förslag, att vid utbrytning av ledningen av statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader från järnvägs- respektive vattenfallsstyrelsen denna ledning bör förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så synas icke några sådana fördelar vara att vinna genom en dylik anordning, att de i mera avsevärd mån kunna uppväga de olägenheter, som måste vara förknippade med byggnadsarbetenas bortflyttande från de verk, med vilka de organiskt höra samman.

I fråga om först järnvägsbyggnaderna utövar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen själv icke någon sådan byggnadsverksamhet. Vid sådant förhållande och då järnvägsstyrelsen — såsom ovan vidrörts — otvivelaktigt äger bättre möjligheter än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att för järnvägsbyggnadsverksamheten förvärva väl kvalificerade arbetskrafter, saknas all anledning antaga, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — jämväl efter viss omorganisation — skall bättre än järnvägsstyrelsen lämpa sig för handhavandet av statens järnvägsbyggnader. Det nu sagda lär i huvudsak äga sin tillämpning i fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kompetens för övertagande av vattenfallsbyggnaderna.

De fördelar, som enligt motionärernas mening den av dem förordade anordningen skulle medföra i organisationshänseende, synas icke kunna tillmätas större betydelse. Vad särskilt angår frågan om möjliga inbesparingar å avlöningar bör framhållas, att, även om nybyggnaderna för statens järnvägar skulle bortflyttas från järnvägsstyrelsen, måste i samma styrelse alltjämt förefinnas särskild personal för att leda de större byggnadsarbeten, som äga det intima samband med trafiken — om-

byggnad av bangårdar, dubbelspår m. m. — att desamma under inga förhållanden kunna överlämnas till en särskild byggnadsstyrelse. Då motsvarande lärer gälla i fråga om vattenfallsstyrelsens behov av specialister för vissa byggnadsuppgifter, kan någon indragning av personal icke äga rum i sådan omfattning, att frågan om den föreslagna omorganisationen därav kan röna avsevärt inflytande. Beträffande de i övrigt av motionärerna åberopade fördelarna av en centralisering av alla statens väg- och vattenbyggnader till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framgår av de utav järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i ärendet avgivna utlåtandena, att man i vissa av de i motionerna angivna hänseendena ej kan räkna med några verkliga fördelar av den föreslagna anordningen, samt att åter vissa möjliga fördelar uppvägas av andra motsvarande olägenheter.

På ovan anförda skäl samt under hänvisning i övrigt till vad järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen i åberopade utlåtanden anför, vilket icke synes utskottet vederlagt av de utav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess yttrande gjorda, mera allmänna uttalandena, finner utskottet sig icke böra tillstyrka riksdagen att hemställa om vidare tagande av utredning i enlighet med motionärernas förslag.

På grund av vad sålunda anförts hemställde utskottet, att förevarande motioner icke måtte till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Reservation mot utskottets utlåtande anfördes av tre ledamöter.

Av dessa ansågo två, att riksdagen bort i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning, huruvida till vinnande av planmässighet och besparing vid statens järnvägs- och vattenfallsbyggnader antingen ledningen av dessa arbeten måtte kunna överflyttas från järnvägs- resp. vattenfallsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, eventuellt annan sakkunnig myndighet, eller ock planläggningen och utförandet av samma arbeten måtte kunna underställas kontroll av utanför järnvägs- och vattenfallsstyrelserna stående statsorgan.

Riksdagens
beslut.

Utskottets hemställan bifölls i första kammaren utan votering och i andra kammaren efter votering med 87 röster mot 35.

Genomföran-
dets av bygg-
nadsbyråns
organisations-
ändring
f. o. m. år
1915, perso-
naluppsätt-
ning m. m.

I enlighet med de av statsmakterna år 1914 uppdragna riktlinjerna organiserades byggnadsbyråns verksamhet från och med år 1915 på följande sätt.

Under överingenjören såsom chef subordinerar byggnadsbyråns båda avdelningar, nybyggnadsavdelningen och bangårdsavdelningen.

Föreståndaren för nybyggnadsavdelningen, med benämning byrådirektör, är upptagen å extra stat i likhet med övriga tjänstemän å denna avdelning, medan föreståndaren för bangårdsavdelningen, även benämnd byrådirektör, är uppförd å ordinarie stat såsom det stora flertalet övriga tjänstemän inom denna avdelning.

Till belysande av huru stort antal tjänstehavare finnas anställda å vardera av de båda avdelningarna, inberäknat överingenjören, vilkens avlöning utgår å nybyggnadsavdelningens stat, har järnvägsstyrelsen åberopat följande tabell:

Järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå.

1	2	3	4	5	6
Nybyggnadsavdelningen (å extra stat).	Årlig avlöning av		Bangårdsavdelningen.	Årlig avlöning å	
	trafik- medel.	byggnads- medel.		ordinarie stat.	extra stat.
1 överingenjör	12,000	—			
1 byrådirektör	6,900	—	1 byrådirektör	7,500	—
1 sekreterare	6,300	—			
1 byråingenjör av 1 klass	6,300	—	1 byråingenjör av 1 klass	5,700	—
1 "	—	6,420			
1 underingenjör	5,550	—	1 underingenjör	4,700	—
1 "	5,130	—	1 "	4,700	—
1 "	—	4,190	1 "	4,400	—
			1 "	4,400	—
			1 " (vakant)	3,860	—
			1 "	—	2,700
			1 "	—	2,700
1 bokhållare	5,100	—			
1 ritare	3,300	—	1 ritare	2,940	—
1 "	—	2,880	1 "	—	2,760
			1 "	—	2,760
			1 " (vakant)	2,520	—
			1 "	—	2,100
			1 "	—	2,100
1 manlig kontorsskrivare .	2,100	—			
1 " "	—	2,880			
1 kvinnlig "	2,550	—	1 kvinnlig kontorsskrivare	1,480	—
1 " "	—	2,220			
1 " "	2,220	—			
1 " "	—	1,790			
1 vaktmästare	1,740	—	1 kontorsvakt	—	1,260
1 "	—	1,560			
1 inspektör för byggnads- centralförrådet	—	3,600			
1 skrivbiträde	—	1,410	1 kontorselev	—	900
1 "	—	1,800			
1 "	—	1,050			
S:a 23 personer å extra stat, därav 12 personer, vilkas avlöning utgår av trafikmedel, och 11 personer, vilkas avlö- ning utgår av bygg- nadsmedel.	59,190	29,800	S:a 18 personer, därav 10 å ordinarie och 8 å extra stat.	41,700	17,280

Härtill kommer en till nybyggnadsavdelningen tillfälligt beordrad tjänstehavare från färdiga banan för handläggning av vissa ärenden.

Tabellen utvisar förutom personalantalet och avlöningsbeloppen ävenledes i vilken proportion avlöning utgår inom nybyggnadsavdelningen av å ena sidan trafikmedel och å andra sidan byggnadsmedel samt inom bangårdsavdelningen å ordinarie eller extra stat. Berörda utanordning av trafikmedel har inträtt med 1915 års ingång. I sitt förslag till kostnadsstat för nämnda år hemställde nämligen styrelsen, att denna stat måtte utsträckas att omfatta jämväl den huvudsakliga delen av byggnadsbyrån, vars kostnader hittills bestritts med medel från de till styrelsens disposition ställda anslag till nya järnvägsbyggnader och dylikt. Styrelsen anförde därvid, att på grund av statsmakternas år 1914 fattade beslut om ändringar i styrelsens organisation byggnadsbyrån från ingången av år 1915 komme att omfatta, förutom den dåvarande byggnadsbyrån, vars personal fortfarande skulle uppföras å extra stat, jämväl bangårdsbyrån med dess å ordinarie stat uppförda personal. Den nya byggnadsbyrån skulle handlägga, förutom de ärenden, som hörde till byggnadsbyråns handläggning, dels bangårdsbyråns ärenden, dels ock vissa byggnadsärenden, som för det dåvarande handlades å banbyrån eller av distriktsförvaltningarna. På grund av byggnadsbyråns sålunda utvidgade verksamhetsområde, däri inginge en avsevärd mängd göromål, som avsåge den färdiga banan och vore att betrakta såsom förvaltningsåtgärder av likartad natur med dem, som tillkomme övriga styrelsens byråer, hade det syntts styrelsen lämpligt, att den huvudsakliga delen av kostnaderna för byråns nybyggnadsavdelning, i likhet med kostnaderna för dess bangårdsavdelning, bestredes med trafikmedel. De kostnader, som i enlighet härmed upptagits i statförslaget, uppginge i runt tal till 100,000 kronor, huvudsakligen utgörande personalkostnader. Utgifterna för avlöning m. m. åt den övriga personal, som inom styrelsen vore erforderlig för statens järnvägsbyggnader och vars arbeten lättare kunde hänföras till vissa byggnadsföretag, vore avsedda att såsom dittills gäldas av olika arbetsdistrikt i proportion till under varje år för desamma beviljade anslag, där ej för särskilda fall viss kostnad kunde hänföras direkt till visst nybyggnadsarbete.

Styrelsens hemställan i berörda avseende bifölls ock av Kungl. Maj:t vid fastställande av 1915 års stat, och i enlighet härmed utgår, såsom omförmälda tabell närmare utvisar, av trafikmedel avlöning till personal inom byggnadsbyråns nybyggnadsavdelning till årligt belopp av närmare 60,000 kronor.

Rörande omfattningen och innebörden av förslaget om uppförande å ordinarie stat av vissa befattningshavare vid byggnadsbyrån, anför styrelsen i förevarande skrivelse den 27 oktober 1915 följande:

Omfattningen och innebörden av förslaget om uppförande å ordinarie stat av vissa befattningshavare vid byggnadsbyrån.

I statsutskottets av riksdagen godkända utlåtande över motionerna vid 1915 års riksdag äro sammanfattade de skäl, som tala för byggnadsledningens bibehållande hos järnvägsstyrelsen. Där har erinrats om styrelsens ökade möjligheter för utövande av denna ledning genom byggnadsorganens närmare inrangerande med 1915 års ingång i styrelsen med intimare samarbete med andra förvaltningsorgan inom styrelsen och vid distrikten. Det har, med åberopande av styrelsens i detalj lämnade redogörelse, jämväl påvisats den utomordentligt stora betydelsen av en oavslätlig och nära samverkan mellan driftsledningen och ledningen av byggnadsföretagen samt svårigheten att under ändrade förhållanden få önskvärt utbyte av befälets inom respektive områden förvärvade erfarenhet i drifts- och byggnadsgöromålen. Och vidare har framhållits, att för undvikande av kostsamma förändringsarbeten byggnadsledningen lämpligen bör fortfarande, såsom under en följd av år ägt rum, förläggas under samma myndighet, som har driften om hand och har att svara för anläggningskapitalets föräntning.

Den redan förut och senast vid 1915 års riksdag sålunda lämnade utredningen visar nödvändigheten av en oavslätlig och nära samverkan mellan driftledningen vid statens järnvägar samt ledningen av byggnadsföretagen för verkets räkning, varav ock framgår olämpligheten, för att ej säga omöjligheten av någon tudelning av dessa ledningar. Om alltså får anses fastslaget, att byggnadsärendena fortfarande skola tillhöra järnvägsstyrelsens behandling, torde, såsom redan nämnts, tidpunkten få anses vara inne för att upptaga till definitivt avgörande frågan om byggnadsbyråns försättning å ordinarie stat.

Visserligen har vid ärendets behandling inom styrelsen ifrågasatts att utsträcka styrelsens i underdåniga skrivelsen den 5 februari 1914 gjorda förslag i förevarande avseende att omfatta även den vid arbetsdistrikten tjänstgörande personalen, men finner styrelsen sig dock för närvarande böra inskränka sin framställning — nu liksom år 1914 — att omfatta allenast personal vid styrelsen, om ock av förhållandena påkallas viss utvidgning rörande personalantalet inom styrelsen.

Härvid torde till en början böra redogöras för arten av de göromål, som åligga de båda avdelningarna, vari byggnadsbyrån är uppdelad.

I den med 1915 års ingång gällande nådiga instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar har i syfte att förverkliga önskemålet om byggnadsbyråns närmare inrangerande bland styrelsens övriga organ inryckts bestämmelse om dess huvudsakliga åligganden, i det att det föreskrivits, att till byggnadsbyråns handläggning höra ärenden rörande anläggning av nya statsbanor ävensom, efter generaldirektörens närmare bestämmande, större ny- och ombyggnader vid de trafikerade statsbanorna. I samma syfte har ålagts byråns chef, överingenjören, att jämte personalbyråcheferna närvara vid avgörandet av ärenden, som angå antagande, befordran, avskedande och entledigande av personal, bestämmelser angående personalens avlöningsförhållanden samt arbets- och vilotid, fastställelse och ändring av arbetsordningarna för styrelsen och distriktsförvaltningarna samt fastställelse och ändring av reglementen och instruktioner för personalen vid statens järnvägar.

Den sålunda i huvuddrag i nådiga instruktionen angivna arten av byggnadsbyråns verksamhet har blivit vidare utformad i den nyligen ikraftträdde arbetsordningen för styrelsen, där de två avdelningarna inom byråns olika verksamhetsfält särskilts på sätt nedanstående sammanställning utvisar.

Nybyggnadsavdelningen

handlägger följande ärenden:

a) *Nya statsbanor.*

1. Ärenden rörande utarbetande av förslag med därför erforderliga undersökningar och utredningar till nya statsbanor.

2. Underdåniga framställningar och utlåtanden angående nya statsbanor.

3. Underdåniga förslag angående definitiv plan och arbetsplan för nya statsbanor.

4. Ärenden rörande jordförvärv samt jordbyten eller försäljning av fast egendom beträffande nya statsbanor samt ombesörjande i förekommande fall av lagfart, in-teckning eller annan i samband med dylikt statens järnvägars fastighetsförvärv erforderlig rättslig åtgärd.

5. Ärenden rörande utförandet av beslutade nya statsbanor.

6. Ärenden rörande fastställande av namn å stationer, håll-, last- och mötesplatser vid under byggnad varande statsbanor.

7. Ärenden rörande underdåniga rapporter och berättelser rörande under byggnad varande statsbanor, vilka skola av styrelsen ingivas till Kungl. Maj:t.

8. Ärenden rörande öppnande för provisorisk trafik av under byggnad varande statsbanor.

Bangårdsavdelningen

handlägger följande ärenden:

1. Utbetande av förslag med därför erforderliga undersökningar och utredningar för större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar, ävensom verkställande av underhandlingar för sådana förslag.

2. Underdåniga framställningar och utlåtanden angående större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar.

3. Utredningar och underhandlingar rörande jordförvärv samt jordbyten eller försäljning av fast egendom, då dessa frågor stå i samband med större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar.

4. Överenskommelser angående villkoren för enskilda järnvägars inledande å statens järnvägars stationer i samband med eller betingande större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar.

5. Yttranden över förslag till stads- och hamnplaner.

b) *Större ny- och ombyggnader vid de trafikerade statsbanorna.*

9. Ärenden rörande utarbetande av förslag med därför erforderliga undersökningar och utredningar till sådana större ny- och ombyggnader, exempelvis dubbel-spårsanläggningar vid de trafikerade statsbanorna, som av generaldirektören bestämts skola tillhöra byggnadsbyråns handläggning, dock att ärenden rörande större omgestaltning eller nybyggnad av bangårdar handläggas på sätt för bangårdsavdelningen stadgas.

10. Underdåniga framställningar och utlåtanden angående dylika större ny- och ombyggnader.

11. Ärenden rörande utförande såväl av dessa ny- och ombyggnader som av sådana större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar, som enligt generaldirektörens bestämmelse skola tillhöra byggnadsbyråns handläggning.

12. Ärenden rörande jordförvärv samt jordbyten eller försäljning av fast egendom beträffande de i punkt 11 här ovan omförmälda byggnadsföretag samt ombesörjande i förekommande fall av utverkande av lagfart, inteckning eller annan i samband med dylikt statens järnvägars fastighetsförvärv erforderlig rättslig åtgärd.

13. Ärenden rörande byggnadscentralförrådet.

14. Ärenden, som avse bestämmelser rörande avlönings- och andra förhållanden för arbetare vid nya statsbanebyggnader ävensom sådana större ny- och ombyggnader vid de trafikerade banorna, som tillhöra byggnadsbyråns handläggning.

15. Granskning ur saklig synpunkt av statens järnvägsbyggnaders å arbetslinjen förda räkenskaper.

16. Utarbetandet av årsberättelse för byggnadsbyråns verksamhet.

17. Ärenden angående vården av byggnadsarkivet.

Rörande omfattningen av byggnadsbyråns verksamhet erinrar styrelsen, beträffande *nya statsbanor*, att, enligt förut berörda av styrelsen i januari 1911 utarbetade och till Kungl. Maj:t överlämnade plan för bedrivande av statens järnvägsbyggnader

der för tiden 1912—1918, skulle under denna tid för nya statsbanebyggnader erfordras i runt tal 8,000,000 kronor för varje år och att med tanke på andra i planen i fråga icke förutsedda nya statsbanor det torde finnas skäl för antagandet, att även efter sistnämnda år statens järnvägsbyggnader under åtskilliga år framåt komma att behöva omkring enahanda belopp eller 8,000,000 kronor årligen; och vidkommande *nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade banorna* hänvisar styrelsen till förenämnda med underdånig skrivelse den 27 november 1913 till Kungl. Maj:t avlämnade utredning angående kostnaderna för nybyggnader av större omfattning under tidsperioden 1914—1923, enligt vilken dessa kostnader beräknades uppgå till i medeltal omkring 8,700,000 kronor om året.

Härav torde — anser styrelsen — framgå att, även om de uti planen ingående anslagen för nya statsbanor komma att av statsfinansiella skäl i någon mån reduceras eller fördelas på längre tid, byggnadsbyråns verksamhet i allt fall är och blir av så stor omfattning, att i en avsevärd tid framåt icke kan uppstå någon tanke på indragning av tjänster — åtminstone inom befälsgraderna — å styrelsens byggnadsbyrå.

Styrelsen fortsätter:

Den eventuella reduceringen av årsanslagen för nya statsbanor torde i allt fall motvägas av de ökade anslag för nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade banorna, vartill under senare tider en tydlig tendens förefinnes, en tendens, som finner sin naturliga förklaring i det förhållandet, att en mängd för utvecklingen erforderliga arbeten måst på grund av de ekonomiska förhållandena eftersättas. Här må i sådant avseende ock erinras om det av 1912 års järnvägskommission angående trafiksäkerheten avgivna betänkande, däri i fråga om dubbelspårs- och bangårdsombyggnader ställts stora krav i avseende å åtgärder härutinnan från statsmakternas sida. Vidare är att beakta, att de årligen av statsmakterna beviljade anslagsbeloppen icke ensamt utgöra en mätare av arbetskvantiteten för byggnadsbyrån. En lång tids erfarenhet har till fullo ådagalagt, att en avsevärd del av till byrån nu förlagda arbeten utgöras av utredningar och förslag rörande påtänkta nya statsbanor eller anläggningar vid den färdiga banan. Det är slutligen i detta sammanhang att beakta i fråga om den avdelning inom byrån, varom här nu är fråga eller nybyggnadsavdelningen, att, såsom nogsam framgår av förberörda punkt 11 i vederbörande § av arbetsordningen, denna avdelning har att handlägga även ärenden rörande utförandet av sådana större omgestaltningar eller nybyggnader av bangårdar, som enligt generaldirektörens bestämmande skola tillhöra byggnadsbyrån, medan bangårdsavdelningen tillkommer planläggningar av dessa bangårdsförslag.

De nu rådande förhållandena innebära i verkligheten ett dubbelt provisorium. Överingenjör- och sekreterarbefattningarna innehavas nämligen av ordinarie tjänstemän i styrelsen liksom befattningarna såsom byrådirektör och byråingenjör av 1:a klass å nybyggnadsavdelningen uppehållas av ordinarie tjänstemän å linjen. På grund härav måste jämväl dessa befattningshavares ordinarie tjänster uppehållas på förordnande, ett förhållande som i längden måste vara till men för tjänstens behöriga skötande och vars undanröjande skulle vara verket till gagn.

Vad nu sagts rörande de högre tjänstemännen å byggnadsbyrån är i viss utsträckning särskilt inom det rent tekniska området även förhållandet med de underordnade tjänstemännen å byrån, vilkas försättande å ordinarie stat av nyss angivna skäl likaledes skulle lända verket till fromma.

Av gagn för verket måste ock betraktas, att genom bifall till förslaget skulle yppa sig möjlighet till lättare rekrytering och bibehållande av den av förslaget berörda personalen ävensom större möjlighet att för nybyggnadsavdelningen förskaffa och där

kvarhålla väl kvalificerade ingenjörer och övrig befälspersonal, något som med hänsyn till konkurrensen med enskilda företag utgör en ingalunda oviktig faktor vid bedömning av föreliggande spörsmål.

De befattningar å byggnadsbyrån, som styrelsen nu anser böra uppföras å ordinarie stat, äro ovan nämnda fyra tjänster, alltså befattningarna såsom överingenjör, byrådirektör och byråingenjör av 1:a klass å nybyggnadsavdelningen samt den i styrelsens förslag av år 1914 angivna sekreterar- och ombudsmanstjänsten.

Erforderligheten av dessa befattningar — under förutsättning att nybyggnadsarbetenas ledning bibehålles inom styrelsen — torde redan få anses erkänd av statsmakterna genom den år 1914 godkända organisationen av styrelsen. Å nybyggnadsavdelningen finnas emellertid redan nu — förutom byråingenjören av 1:a klass — med mera stadigvarande anställning två ingenjörer, en byråingenjör och en av underingenjörerna, vilka handlägga sådana ärenden, för vilkas behandling bör avses tjänsteman med byråingenjörs ställning. Skäl skulle fördenskull kunna anses föreligga att nu föreslå uppförande å ordinarie stat av åtminstone en byråingenjörstjänst för nybyggnadsavdelningen utöver vad enligt nu gällande instruktion beräknats för samma avdelning, i synnerhet som enligt styrelsens förmenande arbetenas art och omfång skulle väl motivera en uppdelning av densamma mellan två byråingenjörer av 1:a klass, varvid exempelvis den ene skulle handlägga ärenden, sammanhörande med projektering av och utredningar för nya statsbanor, dubbelspår m. m. och den andre de löpande byggnadsfrågorna, tillhörande beslutade anläggningar. Vid det förhållandet att någon längre tids erfarenhet angående verkningarna av de nya organisationsformerna för ledningen av nya byggnader och anläggningar torde böra inhämtas, innan det stadigvarande behovet av tekniska arbetskrafter å nybyggnadsavdelningen utöver vad styrelsen år 1914 beräknade med säkerhet kan bedömas, har styrelsen dock icke ansett sig böra framställa förslag om uppförande å ordinarie stat av mera än en byråingenjörstjänst av 1:a klass.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, har frågan om för-
sättande av byggnadsbyråns personal å ordinarie stat i nu begärd om-
fattning förut varit uppe å dagordningen, nämligen år 1914. De skäl,
som av järnvägsstyrelsen då anfördes till stöd för en sådan åtgärd,
voro i huvudsak dels önskvärldheten av att under en ledning å bygg-
nadsbyrån sammanföra de större nybyggnadsarbetena vid färdiga banor
med arbetena för nya banlinjer, dels en härigenom uppkommande jäm-
nare arbetsuppgift för byggnadsbyrån med ty åtföljande bättre ut-
nyttjande av dess arbetskrafter och dels slutligen möjligheten att lät-
tare erhålla kompetent arbetskraft, då en fastare anställningsform kunde
erbjudas. Ehuru nämnda skäl syntes mig vara värda att till fullo be-
hjärtas, fann jag mig dock, som jag nyss erinrat, för det dåvarande
icke kunna tillstyrka det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget. Den
huvudsakliga anledningen härtill var, att enligt min mening frågan om
lämpligaste sättet att anordna ledningen av statens järnvägsbyggnader,
om man såge saken i hela dess vidd, icke kunde anses hava varit före-
mål för den ingående utredning och det allsidiga övervägande, att tiden
kunde sägas vara inne för ett definitivt avgörande av densamma. Jag
erinrade i sådant avseende särskilt om de sinsemellan mycket avvikande

*Departements
chefen.*

meningar angående lämpligaste sättet för järnvägsbyggnadsärendenas handläggning, som tid efter annan och senast i en vid 1914 års förra riksdag väckt motion kommit till synes.

Det huvudsakliga skäl, som sålunda dikterade min dåvarande ståndpunkt, synes mig emellertid icke längre äga giltighet. Efter den behandling, riksdagen ägnade förutberörda motioner rörande järnvägsbyggnadernas lämpligaste handhavande — och med vilka motioner nyssnämnda vid 1914 års förra riksdag väckta, men av samma riksdag på grund av dess upplösning ej behandlade motion var till sitt syfte överensstämmande — synes mig riksdagens ställning till förevarande fråga klart och definitivt fastslagen i den form, att järnvägsbyggnadsärendena allt framgent böra behandlas av järnvägsstyrelsen.

Ett ingående studium av den allsidiga utredning, som blivit åvägabragt såväl i järnvägsstyrelsens nu förevarande skrivelse som i statsutskottets utlåtande i anledning av förberörda motioner, har även bibringat mig en bestämd övertygelse om lämpligheten av byggnadsledningens fortfarande bibehållande hos styrelsen.

Det för en befattningshavares försättande å ordinarie stat oeftergivliga villkor, att ett konstant och jämnt behov av dennes arbetskraft föreligger, finnes utan tvivel här för handen med hänsyn till såväl de vittgående utvidgningar av statsbanenätet, som planerats och landets utveckling kräver, som ock de särskilt ur drift- och säkerhetssynpunkt erforderliga betydande nya byggnader och anläggningar vid de trafikerade banorna, vilka för ett tillfredsställande besörjande av trafikarbetet ovillkorligen måste företagas och allt efter som trafiken växer oavslåtligen måste fortgå.

Härtill kommer den av järnvägsstyrelsen framhållna utsikten till lättare rekrytering och uti konkurrensen med de enskilda arbetsgivarna den större möjligheten till kvarhållande av väl kvalificerade ingenjörer och övrig befälspersonal, som torde ernås genom att kunna erbjuda vederbörande befattningshavare ordinarie anställning med därtill hörande förmåner. Än vidare bör erinras, att det nuvarande systemet medför, att de å byggnadsbyrån på extra stat upptagna befattningarna måste uppehållas av ordinarie tjänstemän vid statens järnvägar, och att dessas ordinarie tjänster i sin ordning måste skötas på förordnande. Detta förhållande nödvändiggör sålunda en hel kedja av vikariatsförordnanden, något som givetvis måste anses mindre lämpligt och för verket kan medföra verkliga olägenheter.

Slutligen torde böra framhållas, att enligt av järnvägsstyrelsen lämnad redogörelse för den ekonomiska innebörden av det nu föreliggande förslaget i dess helhet, vilken redogörelse jag längre fram torde få närmare omnämna, ett uppförande å ordinarie stat av de därtill av

järnvägsstyrelsen nu ifrågasatta befattningshavarna å byggnadsbyrån icke skulle medföra annan kostnadsökning än den, som skulle betingas av förutnämnda av styrelsen ifrågasatta avlöningsförhöjningar för befattningarna byrådirektör och byråingenjör av 1:a klass samt den föreslagna förändringen av den nuvarande sekreterartjänsten å extra stat å byggnadsbyrån till en ordinarie sekreterar- och ombudsmansbefattning med placering i samma löneklass som styrelsens ombudsman.

Av nu anförda skäl finner jag mig därför böra biträda järnvägsstyrelsens förslag om uppförande å ordinarie stat av följande befattningshavare inom byggnadsbyrån, nämligen en överingenjör samt — å nybyggnadsavdelningen — en byrådirektör och en byråingenjör av 1:a klass. Därjämte vill jag föreslå uppförandet å ordinarie stat av den nuvarande sekreteraren å byggnadsbyrån. Den av styrelsen ifrågasatta förändringen av sistnämnda befattning till en sekreterar- och ombudsmanstjänst med åtföljande uppflyttning till högre löneklass än den i vilken övriga sekreterare äro placerade, anser jag däremot av skäl, som jag i annat sammanhang torde få utveckla, icke kunna tillstyrka.

Järnvägsstyrelsen yttrar sig härafter närmast om avlöningsförmanerna för de sålunda till uppförande å ordinarie stat ifrågasatta befattningshavarna vid byggnadsbyrån och i samband därmed om förutberörda förhöjning av avlöning till byrådirektör och byråingenjör av 1:a klass; och anför styrelsen därvid till en början följande.

Vidkommande formen för anställning av och avlöningsvillkor för överingenjören vidhåller styrelsen sitt härutinnan år 1914 givna förslag. Förordnande för honom torde alltså som hittills böra utfärdas för tidsperioder av fem år. Med hänsyn till vikten av denna befattning och angelägenheten av att för densamma kunna erhålla en man med full kännedom om den moderna såväl tekniska som ekonomiska utvecklingen på nybyggnadsområdet samt till hans i jämförelse med byråchef givna särställning såsom direkt dirigerande arbetet å linjen och överhuvudtaget med utvidgad befogenhet att handla å styrelsens vägnar bör ock arvodet vara detsamma som nu utgår, eller 12,000 kronor för år. Frågorna om den pension, som bör utgå till överingenjören samt om de avgifter, som av honom böra härför erläggas, torde lämpligen böra ordnas på samma sätt som för souschef.

Vidkommande avlöningen till de båda byrådirektörerna å byggnadsbyrån anser styrelsen lika som år 1914, att för dessa tjänstemän — för vilka då av styrelsen föreslogs benämningen överingenjörsassistenter — erfordras en relativt hög avlöning, beroende på deras ställning i befälsföringshänseende samt på vikten av deras arbete och angelägenheten att kunna erhålla de bästa krafter på området.

Enligt den för styrelsen gällande arbetsordningen åligger det byrådirektörerna i fråga att bereda och föredraga de till vederbörande avdelning hörande ärenden inför överingenjören i de fall, då denne äger att ensam fatta beslut, men eljest inför generaldirektören, för så vitt icke i senare fall överingenjören förbehållit sig att själv föredraga visst ärende. Då överingenjören icke alltid kan och icke heller annat än i större ärenden bör verkställa föredragning inför generaldirektören i byggnadsärenden, kommer denna föredragningsskyldighet att ofta påvåla byrådirektörerna, varigenom

2. Överingenjör m. fl. nya befattningshavare å byggnadsbyrån.

Överingenjör.

Byrådirektör.

dessa för respektive avdelningar komma att intaga en ställning nära svarande mot den, som å andra byråer intagas av vederbörande byråchefer. Det synes då också rimligt, att byrådirektörerna i fråga beredas en ställning, som ej alltför mycket avviker från byråchefernas, och anser styrelsen sig böra vidhålla den av styrelsen år 1914 föreslagna arvodeshöjningen från 4,800—5,700 till 5,400—6,300 kronor. Sistnämnda avlöning synes styrelsen i förhållande till den stora omfattningen och betydelsen av det arbete, som åvilar ifrågavarande byrådirektörer, snarare vara för lågt än för högt tilltagen. Styrelsen vill i detta sammanhang åter erinra om den jämförelse, som styrelsen år 1914 gjorde mellan ifrågavarande löneförmåner och de av kommerskollegiiumkommittén för byrådirektörerna i kommerskollegium föreslagna lönerna.

Det synes så mycket mera angeläget att vidtaga ifrågasatta arvodesförhöjning, som det nu gäller att besätta platserna med ordinarie innehavare. Vid sådant förhållande är det givetvis av stor vikt, att till innehavare av posterna i fråga från början förvärfvas dugande personer.

Jag tillåter mig här inflika en erinran om att jag år 1914 vid föredragning av järnvägsstyrelsens merberörda framställning av nämnda år angående styrelsens omorganisation yttrade, att inrättandet av en av styrelsen ifrågasatt ny löneklass med arvode 5,400—6,300 kronor — inrymmande befattningarna överingenjörssassistent å byggnadsbyrån samt maskininspektör och telegrafdirektör, mot vilka sistnämnda två befattningar de dåvarande byrådirektörsbefattningarna å respektive maskininspektions- och telegrafbyrån, nuvarande byrådirektörstjänsterna å maskinbyrån och elektrotekniska byrån, skulle utbytas — av styrelsen torde hava ansetts följa som en konsekvens av den av styrelsen jämväl då föreslagna löneförhöjningen för byråingenjörerna av 1:a klass, men att skälet för befattningarnas tillskapande bortföller, därest, såsom jag av skäl, om vilka jag strax torde få erinra, byråingenjörerna bibehölles vid förut gällande avlöning.

I anledning av min sålunda uttalade uppfattning, som vann Kungl. Maj:ts gillande, framhåller nu styrelsen, att den ifrågasatta löneförhöjningen åt byrådirektörerna å byggnadsbyrån enligt styrelsens förmenande är nödvändig i och för sig.

Styrelsen anför vidare:

För byråingenjören av 1:a klass har styrelsen i sitt förslag upptagit samma avlöning, som här nedan föreslås för samtliga befattningshavare inom denna grupp.

Byråingenjör av 1:a klass.

Sekreterare och ombudsmän.

Beträffande sekreteraren och ombudsmannen vidhåller styrelsen sitt år 1914 avgivna förslag om likställighet i avlöningshänseende mellan honom och styrelsens ombudsman och därför anförda skäl om hans likartade verksamhet och utbildning samt hans ställning såsom handläggande direkt under överingenjören byggnadsbyråns kamerala och administrativa ärenden. Särskilt vill styrelsen understryka att, även om byggnadsbyrån berörande pensions-, revisions- och rättegångsärenden handläggs centralt inom annan byrå, till denne sekreterares och ombudsmans handläggning förkomma ärenden, bland annat, rörande jordförvärf och jordbyten samt försäljning av

fast egendom, i många fall av mycket omfattande beskaflenhet. Såsom styrelsen år 1914 betonade måste den principen även här följas liksom vad beträffar den tekniska delen av byråns verksamhet, att byggnadsbyrån först efter färdigt resultat överlämnar nyanläggningarna till drift och handhavande av järnvägsförvaltningens därför avsedda organ, och markförvärfvfrågorna böra därför vara av byggnadsbyrån fullt klarställda, innan de förvärfvade områdena överlämnas till disposition av samma organ.

Rörande förslaget om höjning av arvoden till byrådirektörerna å maskin- och elektrotekniska byråerna samt till samtliga byråingenjörer av 1:a klass, anför därefter styrelsen:

Enahanda skäl, som tala för att byrådirektörerna å byggnadsbyrån erhålla förhöjt arvode, förefinnas jämväl för upptagande av det år 1914 framförda förslaget att byrådirektörerna å maskinbyrån och å elektrotekniska byrån måtte tilldelas arvode av 5,400—6,300 kronor. Såsom styrelsen då betonade, intaga även dessa två tjänstemän en särställning i tjänstehänseende med föredragningsskyldighet i vissa fall och däremot svarande ansvar.

Under påvisande av de svårigheter, som under dåvarande avlöningsförhållanden förefunnes att för arbetet inom styrelsen erhålla lämplig personal å linjen, framhöll styrelsen år 1914, att genom en arvodesförhöjning från 4,200—5,100 kronor till 4,800—5,700 kronor skulle beredas möjlighet att såsom byråingenjörer av 1:a klass placera ban- och maskiningenjörer av 1:a klass.

Antydda svårigheter åskädliggjordes av följande jämförelsetabell, däri årsarvodet upptagits efter lägsta lönegraden:

Utgående arvoden. Kronor.		Arvoden enligt 1914 års förslag. Kronor.
3,300	2:a kl. byråingenjör	3,300
4,200	2:a kl. linjeingenjör	4,200
4,800	1:a kl. linjeingenjör	4,800
4,200	1:a kl. byråingenjör	4,800
4,800	{Byrådirektör}	6,000
	{Byråchef }	
6,000	Linjedirektör.....	6,000

Anm. Ersättning för bostad och bränsle utgår till

	lägst	högst
byråingenjör av 2:a klass med	1,320	1,500
” ” 1:a ” ”		1,500
medan ingenjör å linjen åtnjuter fri bostad, vilken sistnämnda förmån, vad Stockholm angår, i värde överstiger bostadsersättning till byråingenjör i styrelsen.		

Efter fastställande av en sådan löneskala skulle — anförde styrelsen — möjlighet beredas att såsom byråingenjör av 1:a klass placera, förutom ban- och maskiningenjörer av 2:a klass med erfarenhet från linjetjänsten, även de med byråingenjören lika av-

3. Förhöjning av arvoden till byrådirektörerna å maskin- och elektrotekniska byråerna.

4. Förhöjning av arvode till byråingenjör av 1:a klass.

lönade ban- och maskiningenjörerna av 1:a klass, vilka — till skillnad från trafikinspektörer av 1:a klass, som hava samma slags tjänstgöring som trafikinspektörer av 2:a klass — genom sin placering på distriktsexpeditionerna ernå en för styrelsens behov värdefull utbildning.

Såsom förut antytts, ansåg jag mig år 1914 ej kunna förorda bifall till styrelsens framställning om höjning av arvodet till byråingenjörer av 1:a klass. Jag förklarade mig visserligen väl inse de svårigheter, som kunde uppstå för järnvägsstyrelsen liksom för övriga tekniska verk, då det gällde att i konkurrensen med de enskilda företagen söka förvärva fullgoda arbetskrafter, men ansåg mig likväl icke kunna understödja styrelsens förslag i denna del, enär det icke kunde fränkommas, att sådan höjning av lönerna för innehavarna av de tekniska tjänsterna närmast under byråcheferna komme att medföra en viss olikformighet i löneskalan, som icke utan skäl kunde befaras verka mindre lyckligt gent emot andra kategorier tjänstemän och därför måhända i fråga om samarbetet inom verket skulle kunna medföra olägenheter.

Gent häremot anför nu järnvägsstyrelsen:

Den av departementschefen vidrörda olikformigheten i löneskalan, som skulle kunna tänkas uppstå vid bifall till styrelsens år 1914 framställda förslag, torde väsentligen inskränka sig därtill att byråchefs — respektive byrådirektörs — närmaste man å de tekniska byråerna skulle komma i bättre ställning i avlöningshänseende än vad beträffande andra byråer i allmänhet skulle bliva fallet. Sekreterarna å dessa byråer skulle nämligen komma i en lägre avlöningsgrupp än byråingenjörerna av 1:a klass å de tekniska byråerna. Det vill emellertid synas styrelsen, att skillnaden i avlöningshänseende väl kan försvaras av den omständigheten, att för byråingenjörerna fordras högskoleutbildning, medan av sekreterarna med ett undantag endast fordras studentexamen. Sekreterarna hava ock regelmässigt kommit i järnvägens tjänst vid yngre år än byråingenjörerna. På grund av dessa förhållanden hava i regel de högskolebildade tjänstemännen icke blott haft större direkta utgifter för sin teoretiska utbildning utan även vid senare år kommit att vinna avlönning vid statens järnvägar än vad fallet är beträffande de icke högskolebildade tjänstemännen.

Uttryck för den uppfattningen att med högre kompetens också bör följa högre avlönning finner man redan i de nuvarande avlöningsbestämmelserna, i det att styrelsens ombudsman, arkitekt och matematiker åtnjuta ett begynnelsearvode av 4,800 kronor och ett slutarvode av 5,700 kronor.

Om än mot styrelsens förmodan några olägenheter av den ifrågasatta löneförhöjningen i av departementschefen antydd riktning skulle kunna uppstå, har dock styrelsen funnit det vara en bjudande nödvändighet, att bättre avlöningsförhållanden beredas åt nu ifrågavarande tjänstemän. Sedan styrelsen framställt sitt förslag i förevarande hänseende, hava ej mindre än fyra byråingenjörer lämnat styrelsen, en för att övertaga befattning å linjen, en för att mottaga en annan statstjänst samt två för att övergå till enskild tjänst. Faran av att styrelsen går förlustig ett flertal dugliga tjänstemän synes styrelsen vara så avsevärd, att styrelsen med bortseende från andra betänkligheter anser sig böra — såsom den enda utvägen för rättelses vinnande — upprepa sitt förslag från år 1914, att samtliga byråingenjörer av 1:a klass tillerkännas arvode av lägst 4,800 och högst 5,700 kronor.

Efter remiss har den av Kungl. Maj:t den 6 mars 1914 tillsatta kommittén med uppdrag att avgiva yttrande och förslag beträffande reglering av avlöningsförhållanden vid statens järnvägar i utlåtande den 29 februari 1916 yttrat sig över flertalet av de av järnvägsstyrelsen framförda lönespörsmålen.

1914 års
kommitté för
reglering av
löneförhållan-
den vid statens
järnvägar.

Efter frambållande av att kommittén haft att yttra sig rörande de av järnvägsstyrelsen föreslagna förhöjningarna i arvudet till byrådirektör, till byråingenjör av 1:a klass och till manligt kontorsbiträde i järnvägsstyrelsen samt beträffande de föreslagna avlöningsförmånerna till innehavare av de till uppförande å ordinarie stat ifrågasatta befattningarna, men att i kommitténs åliggande icke ingått att göra något uttalande angående lämpligheten av de av järnvägsstyrelsen ifrågasatta organisationsförändringarna, avseende huvudsakligen byggnadsbyråns försättande på ordinarie stat, liksom ej heller rörande behövligheten av till nyinrättande föreslagna befattningar, anför kommittén till en början beträffande det ifrågasatta arvudet till *överingenjören* följande.

Vad angår föreståndaren för byggnadsbyrån, eller såsom han för närvarande benämnes, *överingenjören*, har arvudet för nämnde tjänsteman av järnvägsstyrelsen föreslagits till enahanda belopp som för överdirektörerna och souscheferna, eller till 12,000 kronor. Mot detta förslag har kommittén intet att erinra. Då emellertid titeln *överingenjör* förekommer även inom andra statens verk, vill kommittén ifrågasätta, huruvida icke för nu omhandlade befattning borde stadgas en benämning, vilken icke i och för sig kunde anses inbjuda till jämförelser i avlöningshänseende mellan befattningar, som i fråga om arbetsuppgifter icke motsvara varandra. Kommittén har därför tänkt sig, att någondera av benämningarna »överdirektör för byggnadsavdelningen» eller »byggnadschef» borde ersätta den nuvarande titeln »*överingenjör*». Därest sådan förändring av någon anledning icke anses lämplig, synes det kommittén, att åtminstone till titeln *överingenjör* borde läggas orden »och chef för statens järnvägsbyggnader», enär härigenom befattningens särskilda natur tydligare komme att framträda.

I fråga om arvudet till *byrådirektörer* och *byråingenjörer av 1:a klass* i styrelsen uttalar sig härefter kommittén — efter erinran om dels min nyssberörda år 1914 hävdade uppfattning om obehövligheten av den av järnvägsstyrelsen såsom en konsekvens av löneförhöjning till byråingenjör av 1:a klass då likasom nu ifrågasatta nya löneklassen med arvode 5,400—6,300 kronor, därest bemälda byråingenjörer bibehölle sin förutvarande avlöning, dels ock styrelsens häremot nu gjorda uttalande att löneförhöjningen till byrådirektörerna vore nödvändig i och för sig — i huvudsak som följer.

Kommittén finner sig väl icke hava anledning att bestrida riktigheten av detta styrelsens sista uttalande, men anser dock, att av de föreslagna löneförhöjningarna till tjänstemän av högre grad de tilltänkta arvudena för byråingenjörerna av 1:a klass äro av en viss grundläggande betydelse, varför dessa frågor här torde få behandlas samtidigt.

Enligt järnvägsstyrelsens förslag, däruti styrelsen vidhåller sin år 1914 uttalade mening i ämnet, skulle arvudet för samtliga byråingenjörer av 1:a klass — såväl den till uppförande å ordinarie stat vid byggnadsbyråns nybyggnadsavdelning föreslagna som ock de hittillsvarande — bestämmas till lägst 4,800 högst 5,700 kronor, eller till samma arvode, som för närvarande tillkommer bland annat ban- och maskiningenjörer av 1:a klass vid distrikten. Ävägbringandet av full likställighet i avlöningshänseende med de sistnämnda förutsätter emellertid en höjning även av den till byråingenjörerna av 1:a klass nu utgående ersättningen för bostad och bränsle, 1,500 kronor, med 300 kronor, vadan den sammanlagda avlöningsförhöjningen skulle uppgå till 900 kronor.

Detta förhållande, som även framgår av järnvägsstyrelsens kostnadsutredningar och förslag till avlöningsbestämmelser, har kommittén ansett lämpligt att här påpeka, särskilt som detsamma ej i vidare mån än som nämnts beröres i styrelsens framställning.

Genom förhöjningen skulle, enligt styrelsens förmenande, beredas möjlighet att såsom byråingenjörer av 1:a klass placera även nämnda distriktstjänstemän, vilka genom sin placering på distriktsexpeditionerna ernå en för styrelsens behov värdefull utbildning.

I fråga om önskvärdheten att vid styrelsen kunna binda verkligt dugande krafter delar kommittén till fullo järnvägsstyrelsens uppfattning. Det torde ock utan tvivel kunna förutsättas, att en löneförhöjning, som likställer vissa tjänstemän i styrelsen med de närmast motsvarande vid distrikten, skall göra de förstnämnda mindre benägna än förut att söka sig ut till tjänstgöring på linjen. Styrelsen bör sålunda enligt kommitténs uppfattning genom de föreslagna förhöjningarna åtminstone vinna ökad lätthet att vid sig binda personer, ägnade för ledningens uppgifter. Härmed har kommittén dock icke ansett sig kunna göra något uttalande rörande möjligheten att genom de föreslagna åtgärderna främja den cirkulation av tjänstemän mellan styrelsen och distrikten, som på senare tid vid flera tillfällen framhållits såsom synnerligen eftersträfvansvärd, och vars betydelse kommittén även till fullo uppskattar.

De ifrågasatta löneförhöjningarna torde måhända även i någon mån få anses komma att motverka den av styrelsen omnämnda tendensen att lämna verket för övergång till annan, vanligen enskild tjänst.

Det torde sålunda icke kunna förnekas, att i och för sig starka skäl tala för förhöjning av byrådirektörernas och byråingenjörernas av 1:a klass avlöning.

Kommittén förbiser emellertid icke, att de av föredragande departementschefen år 1914 uttalade betänkligheterna i fråga om löneförhöjningarnas inverkan beträffande övriga tjänstekategorier utgöra en vägande invändning härvidlag. Då till kommitténs uppgift icke hör att närmare intränga i frågor av organisatorisk natur eller att ingå på ett avvägande av betydelsen hos de nu omhandlade befattningarna i jämförelse med andra i avlöningsreglementet upptagna, finner sig kommittén icke kunna uttala någon bestämd uppfattning, huruvida och i så fall i vad mån ytterligare jämkningar i avlöningshänseende kunna bli nödvändiga till följd av de nu ifrågasatta förändringarna. Det synes kommittén emellertid icke osannolikt, att från andra tjänstekategoriernas sida kunna framträda anspråk på löneförhöjningar, i vilka de här avsedda uppflyttningarna åberopas såsom stöd för dylika krav.

Även med beaktande av en sådan möjlighet finner kommittén likväl de av järnvägsstyrelsen åberopade skälen för en förhöjning av arvoden till byrådirektörer och byråingenjörer av 1:a klass vara av den betydelse, att de omtalade betänkligheterna icke böra få verka hindrande på frågans avgörande i av järnvägsstyrelsen önskad riktning. Kommittén får därför i underdånighet tillstyrka de av styrelsen föreslagna avlöningarna för byrådirektörer och byråingenjörer av 1:a klass.

Rörande den föreslagna *sekreterar- och ombudsmansbefattningen å byggnadsbyrån* anför kommittén:

I fråga om sekreteraren och ombudsmannen å byggnadsbyrån anser kommittén likaledes de av järnvägsstyrelsen föreslagna avlöningsbeloppen befogade med hänsyn till befattningens vikt och ansvar samt till den ställning i avlöningshänseende, som nu tillkommer styrelsens ombudsman. Ehuru måhända ej heller härvidlag kan anses uteslutet, att avgörandet kan få en viss betydelse även för andra befattningar, får kommittén tillstyrka, att arvudet för ifrågavarande tjänstemän, på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, bestämmes till lägst 4,800 och högst 5,700 kronor.

En av ledamöterna i kommittén, nämligen ledamoten av riksdagens andra kammare Värner Rydén, har anmält avvikande mening beträffande det av kommittén tillstyrkta förslaget om dels förhöjning av arvodena till byrådirektörerna och byråingenjörerna av 1:a klass och dels placering av en sekreterare och ombudsman å byggnadsbyrån i samma löneklass som ombudsmannen i styrelsen. Reservanten anför i ämnet i huvudsak följande:

Reservation.

Jag måste på det bestämdaste avstyrka kommittémajoritetens och järnvägsstyrelsens framställning, i vad den avser avlöningarna åt byrådirektörerna samt byråingenjörerna av 1:a klass ävensom placeringen av sekreteraren och ombudsmannen å byggnadsbyrån i samma löneklass som styrelsens ombudsman.

Vad först *byrådirektörerna* beträffar, framgår det ganska tydligt av kommittémajoritetens uttalanden, att den föreslagna uppflyttningen i löneavseende i främsta rummet icke motiverats av dessa platser egen vikt och betydelse utan av föreställningen om att byråingenjörerna av 1:a klass måste i avlöningshänseende uppflyttas; som följd härav ha ock lönerna för deras närmast överordnade, byrådirektörerna, måst höjas. Efter den omorganisation av järnvägsstyrelsen, som trädde i kraft med år 1915, förefinnas enligt min uppfattning inga bärande skäl att för de återstående byrådirektörerna med deras begränsade arbetsområden företaga någon uppflyttning å avlöningsskalan; snarare skulle det, med hänsyn till arbetsuppgifterna, vara sakligt berättigat att nedflytta befattningarna i fråga till byråingenjörstjänster. Även om detta ej med samma rätt kan sägas om byrådirektörstjänsterna å byggnadsbyrån, så synas emellertid även dessa vara vederbörligen tillgodosedda med de avlöningsförmåner, som nu utgå till byrådirektör.

Beträffande *byråingenjörerna av 1:a klass* kan jag ej heller dela kommitténs och järnvägsstyrelsens uppfattning. För närvarande stå de i avlöningshänseende jämnställda med baningenjörer och maskiningenjörer av 2:a klass ävensom med telegrafingenjörer. Nu föreslås en uppflyttning, så att byråingenjörerna av 1:a klass skulle jämnställas med ban- och maskiningenjörer av 1:a klass, vilka i sin ordning ha samma avlöning som byrådirektörer. En sådan uppflyttning är enligt min mening icke berättigad. Av ban- och maskiningenjörerna av 1:a klass måste krävas, utom omfattande teoretiskt tekniska insikter, framstående egenskaper som arbetsledare. Det är dessa senare egenskaper, som framför allt inom den enskilda industrien föranleda höga avlöningar åt teknici. Jag har därmed på intet sätt velat förringa värdet av byråingenjörernas arbetsuppgifter; men dessa kunna ej jämnställas med dem, som påvåla nyss nämnda mera krävande tjänster. Ett bifall till järnvägsstyrelsens och kommittémajoritetens framställning måste ofelbart medföra krav på löneuppflyttning från ban- och maskiningenjörer av 1:a klass samt med dem nu jämnställda. Anmärkningsvärt

är ock, att varken järnvägsstyrelsen eller kommittémajoriteten inlåtit sig på jämförelse mellan de här nämnda befattningshavare, som för framtiden föreslås till åtnjutande av samma avlöningsförmåner.

I fråga om *sekreteraren och ombudsmannen å byggnadsbyrån* har jag ej funnit övertygande skäl förebragta att ställa honom i avlöningshänseende framför sekreterare och ombudsmän inom distrikten. Visserligen uppflyttades styrelsens ombudsman, som förut varit jämställd med de sistnämnda, med 1915 års ingång i samma avlöningsklass som byrådirektörerna, men dennes ställning som ombudsman för hela den centrala järnvägsförvaltningen är knappast att likställa med sekreterarens å en — låt vara nog så betydelsefull — byrå inom densamma. Kommittén antyder ju ock i sitt yttrande, att den nu föreslagna uppflyttningen »kan få en viss betydelse även för andra befattningar». Närmast ledes väl tanken därvid över på distriktssekreterarne samt sekreterarne inom styrelsen.

Nyssnämnda uttalande från kommittémajoritetens sida berör för övrigt ett sakförhållande, som för mig vägt allra tyngst vid avstyrkandet av järnvägsstyrelsens framställning i förut berörda delar. Det synes mig nämligen alldeles otillrädligt att under nu föreliggande förhållanden vidtaga sådana ändringar i avlöningssystemet för det högre järnvägsbefälet, att hela detta system löper fara att rubbas. Därest de nu föreslagna ändringarna bringas till utförande, så komma härav säkerligen mycket vittgående konsekvenser. Jag skall antyda några av de allra närmast liggande.

Uppflyttningen av byråingenjörer av 1:a klass till samma löneklass som de nuvarande byrådirektörernas medför redan omedelbart en i och för sig icke motiverad höjning i byrådirektörernas avlöning. Denna höjning åstadkommer i sin ordning tillskapandet av en ny löneklass (avlöningssumman 7,200—8,100) omedelbart intill byråchefernas (avlöningssumma 7,800—8,700). Någon motsvarighet till en sådan löneskala finnes, såvitt jag kan erinra mig, ej inom hela statsförvaltningen.

Men än vidare! Med byrådirektörerna äro nu jämnställda *arkitekt, matematiker, överkontrollör och ombudsman* inom styrelsen samt *baningenjör av 1:a klass, maskiningenjör av 1:a klass och trafikinspektör av 1:a klass* vid distrikten. Det torde finnas bra ringa anledning att förvänta, att en uppflyttning av byrådirektörerna till en ny, högre löneklass skulle bli utan all verkan på samtliga här nämnda tjänster, detta så mycket mer som exempelvis överkontrollören före 1915 bar titeln byrådirektör och de här nämnda tjänstemännen vid distrikten ha minst lika ansvarsfulla poster som byrådirektörerna.

Med byråingenjör av 1:a klass äro nu jämnställda bland annat *sekreterare* i styrelsen, *baningenjör av 2:a klass, maskiningenjör av 2:a klass, trafikinspektör av 2:a klass* och *telegrafingenjör*. Det torde vara fåvitskt att föreställa sig, att byråingenjörernas av 1:a klass uppflyttning till högre löneklass blir utan inverkan på samtliga dessa befattningars avlöningsförhållanden.

Om konsekvenserna av en placering av sekreteraren och ombudsmannen å byggnadsbyrån i samma löneklass som de nuvarande byrådirektörerna är redan förut talat.

Men därtill kommer under de förut uppräknade befattningarna en hel rad av andra, byråingenjörer av 2:a klass, byråassistenter, maskininspektorer o. s. v. Löneskalan är nu ett sammanhängande helt och partiella rubbningar äventyra det hela. När detta system skall ändras, bör det ske i ett sammanhang och efter grundlig omprövning av alla därmed förenade konsekvenser.

Till slut måste ock erinras om det sammanhang, som i viss mån finnes mellan de olika verkens stater. Visserligen har ännu icke önskvärd överensstämmelse vunnits dem emellan, men vid uppgörandet av lönestater för de olika verken har dock på senare tid en viss hänsyn tagits till avlöningarna för jämförbara tjänster inom andra

verk. En särskild utredning har ock nyligen igångsatts för att förbereda övergången till gemensamma avlöningsbestämmelser för bland annat statens kommunikationsverk. Att nu företaga partiella rubbningar i avlöningssystemet för ett av dessa verk och för befattningar med så pass höga avlöningar som de här förevarande måste därför anses synnerligen olämpligt.

Vad först angår *överingenjören* har kommittén, såsom förut nämnts, föreslagit ändrad benämning för denne befattningshavare i syfte att undvika en till ökade lönekrav föranledande jämförelse från ordinarie befattningshavare med titeln *överingenjör* vid andra statens verk. En sådan jämförelse torde dock enligt min mening knappast vara att förvänta eller åtminstone sakna fog för sig i betraktande av den särställning beträffande ansvar och maktbefogenhet, som äro förenade med befattningen såsom ledare av statens järnvägsbyggnader.

De av kommittén alternativt föreslagna benämningarna »överdirektör för byggnadsavdelningen» och »byggnadschef» synas mig också mindre lyckliga — den förra därför, att härigenom skulle i styrelsen införas en överdirektör såsom föreståndare för särskild avdelning, vilket icke överensstämmer med den nuvarande organisationsformens anda, den senare, emedan benämningen byggnadschef alltmer börjat användas å cheferna för kommunala byggnads- och hamnanläggningar. Härtill kommer, att *överingenjör* såsom benämning för statsbanebyggnadernas ledare äger hävd för sig samt att denna titel är allmänt vedertagen i fråga om de tekniska cheferna vid större enskilda verk och anläggningar. För att undanröja farhågorna i den av kommittén angivna riktningen anser jag mig emellertid böra tillstyrka den av kommittén jämväl ifrågasatta benämningen »*överingenjör* och chef för statens järnvägsbyggnader».

Beträffande arvodet till nu ifrågavarande befattningshavare finner jag, i likhet med kommittén, icke anledning till erinran mot det av järnvägsstyrelsen föreslagna beloppet, 12,000 kronor.

Vidkommande *byråingenjörer av 1:a klass* har styrelsen föreslagit förhöjning av arvodet från 4,200–5,100 kronor till 4,800–5,700 kronor. Beträffande *byrådirektörer* har styrelsen ifrågasatt, att såväl de tre nu å ordinarie stat upptagna hithörande befattningarna, eller byrådirektörerna å byggnadsbyråns bangårdsavdelning samt å maskin- och elektrotekniska byråerna, som ock den till uppförande å ordinarie stat nu föreslagna byrådirektörsbefattningen å byggnadsbyråns nybyggnadsavdelning skulle tilldelas arvoden av lägst 5,400 och högst 6,300 kronor, motsvarande, vid jämförelse med nuvarande ordinarie arvoden, en förhöjning i såväl begynnelse- som slutavlöning av 600 kronor. Såsom av det förut anförda framgår, innebär styrelsens framställning i nu berörda delar ett uppreparande av styrelsens år 1914 framställda krav beträffande ifrågavarande befattningshavares löneförmåner.

Jag behjärtar visserligen nu liksom år 1914 i hög grad de av styrelsen till stöd för nämnda framställning anförda skäl, dikterade främst av styrelsens strävan att till styrelsen förvärva och framför allt där kunna behålla arbetskrafter, som särskilt äro ägnade för ledningens uppgifter. Emellertid kan jag icke övervinna de betänkligheter av särskilt löneteknisk natur, som vid föregående tillfälle avhöllo mig från ett tillstyrkande av styrelsens förslag om höjning av avlöningsarna till nu ifrågavarande tjänsteinnehavare. Det synes mig nämligen ofrånkomligt, att en dylik höjning kommer att medföra en viss olikformighet i löneskalan, som kan befaras verka mindre lyckligt gent emot andra kategorier tjänstemän och därför till äventyrs medföra olägenheter i fråga om samarbetet inom verket. Vål inser jag till fullo vikten av att till avsedda byråingenjörstjänster erhålla de bästa och mest dugande för-
mågorna, men fråga torde dock vara, huruvida den nu ifrågasatta förhöjningen kan äga någon större betydelse för vinnande av detta mål, särskilt då det gäller att söka motverka övergång till enskild tjänst. I den ständiga tävlan mellan staten och den enskilda industrien i fråga om förvärvande av tekniska kapaciteter torde väl i allmänhet ett i och för sig så pass litet belopp, som den ifrågasatta avlöningsförhöjningen representerar, icke verka bestämmande för vederbörande tjänsteman, då någon förmånlig anställning i enskild tjänst till äventyrs erbjudes. De av reservanten inom kommittén uttalade farhågorna för vittgående konsekvenser i form av lönekrav från åtskilliga med byråingenjörer av 1:a klass och byrådirektörer nu likställda befattningshavare i styrelsen och vid distrikten synas mig icke sakna berättigande. Likaså finner jag vara värt beaktande vad reservanten anført i fråga om det mindre lämpliga uti att under nu pågående utredning om gemensamma avlöningsbestämmelser för statens affärsdrivande verk samt tullverket åstadkomma rubbningar i avlöningssystemet för ett av nämnda verk.

Här må dock tilläggas, att beträffande byrådirektörerna mina berörda betänkligheter äro i främsta rummet riktade mot kravet på arvodesförhöjning för byrådirektörerna å maskinbyrån respektive elektrotekniska byrån, vilka subordinera under byråchef, medan åter en viss tvekan för mig förefunnits i förevarande spörsmål, vad angår de båda övriga å byggnadsbyrån placerade byrådirektörerna. Det kan nämligen icke förnekas, att dessa senare såsom föreståndare för var sin avdelning inom byggnadsbyrån och med en annan ställning i befälsföringshänseende direkt under överingenjören intaga en i flera avseenden säregen mellanställning i organisationen — en särställning som även synes vara av reservanten iakttagen och antydd.

Av sålunda anförda skäl och då några särskilda nya omständigheter knappast kunna anses hava tillkommit, finner jag mig icke heller nu kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om höjning av arvoden för byråingenjörer av 1:a klass och för byrådirektörer.

Rörande förslaget om inrättande av en *sekreterar- och ombudsmansbefattning å byggnadsbyrån* i stället för den nuvarande å extra stat uppförda sekreteraren därstädes finner jag mig nu i likhet med år 1914 icke kunna biträda detsamma, och detta huvudsakligen av motsvarande avlöningstekniska skäl, som enligt min mening tala mot löneförhöjningen till byråingenjörer av 1:a klass. Det synes mig vidare kunna ifrågasättas, huruvida icke — trots det att med överflyttandet till byggnadsbyrån av vissa förut på banbyrån vilande byggnadsarbeten stora markförvärvs- och andra äganderättsfrågor utan gensaga tillkommit — efter 1914 års organisationsändring från handläggning på byggnadsbyrån ändock utbrutits administrativa, kamerala och i viss mån även rent juridiska ärenden i sådan omfattning, att för handhavandet av de å nämnda byrå fortfarande förekommande ärenden av antydd art knappast torde krävas en befattningshavare med byrådirektörs nuvarande avlöning. Icke heller torde tillräckligt bärande skäl finnas för att giva nu ifrågavarande befattning å byggnadsbyrån en högre plats å löneskalan än de med densamma för närvarande i avlöningshänseende likställda sekreterar- och ombudsmanstjänsterna vid distrikten.

Jag övergår härefter till frågan om uppförande på järnvägsstyrelsens stat av två nya byråingenjörstjänster av 2:a klass, avsedda för byggnadsbyråns bangårdsavdelning.

Beträffande behövligheten av dessa tjänster har järnvägsstyrelsen yttrat följande.

På grund av de på senare år igångsatta och projekterade nya bangårdsanläggningarna och ombyggnaderna av äldre bangårdar har bangårdsavdelningens arbete i hög grad ökat. Erinras må därom, att ombyggnad av Malmö bangård redan pågår, varjämte ombyggnad och utvidgning av bangårdarna vid Norrköping, Hässleholm, Linköping m. fl. stationer äro beslutade. För Stockholms bangårdsombyggnad, som ju delvis redan påbörjats, hava de förberedande arbetena under den senaste tiden tagit mycken arbetskraft i anspråk. Under utarbetande äro projekt för nya bangårdsanläggningar i Göteborg samt för ombyggnad och utvidgning av stationerna i Nässjö, Lund, Halmstad, Kristinehamn, Hallsberg, Örebro, Krylbo, Sundsvall, Boden m. fl. platser.

Belysande för ökningen i arbetet å bangårdsavdelningen är, att under senaste åren personalen å avdelningen måst fördubblas och att ytterligare ökning av personalen måste ske i den mån lämpliga krafter kunna erhållas. Då den nya personalens speciella utbildning för bangårdskonstruktionsarbetet i regel måste bibringas å

5. Två byråingenjörstjänster av 2:a klass å byggnadsbyråns bangårdsavdelning.

Järnvägsstyrelsen.

byrån, är det uppenbart, att det ställes stora krav på ledningen av arbetet inom avdelningen. Då det icke varit möjligt för den redan å avdelningen anställda byråingenjören av 1:a klass att i erforderlig utsträckning i detalj leda konstruktionsarbetet å byrån utan att åsidosätta denne tjänstemans kanske viktigaste åligganden, nämligen att i egenskap av byrådirektörens närmaste man biträda honom i ledningen av bangårdsavdelningens arbeten i sin helhet, hava också sedan lång tid två av underingenjörerna haft i uppdrag att jämte byråingenjören av 1:a klass utöva närmaste ledningen av konstruktionsarbetet å avdelningen. Dessa underingenjörer hava för denskull faktiskt kommit att fullgöra samma åligganden, som på grund av arten och betydelsen av ifrågavarande arbete regelmässigt bort utföras av byråingenjör, ett förhållande, som med hänsyn till vikten av att för dessa åligganden hava tillgång till fullt kompetent personal icke kan i längden få fortfaara.

Då det enligt styrelsens uppfattning icke finnes någon utsikt till att inom överskådlig framtid någon minskning i bangårdsavdelningens arbete kan inträda, torde avdelningen omedelbart böra erhålla två byråingenjörstjänster av 2:a klassen. Någon minskning av antalet underingenjörer kan emellertid ej lämpligen ske med hänsyn till tillväxten av arbetet å avdelningen.

Departements-
chefen.

Med trafikens ständiga ökning och järnvägsväsendets hastiga utveckling samt i betraktande av den synnerligen stora betydelse därför, som åstadkommandet av moderna och ändamålsenliga bangårdsanläggningar givetvis äger, framstår det för mig som tydligt, att styrelsens arbete inom denna viktiga gren av bantekniken icke på något sätt får eftersättas. De skäl, som av styrelsen anförts för ökning av arbetskrafterna å byggnadsbyråns bangårdsavdelning genom inrättande av två nya ordinarie byråingenjörsbefattningar av 2:a klass, finner jag därför övertygande och tillstyrker jag alltså styrelsens framställning i denna del.

6. Ban-
inspek-
torer.

Rörande den ifrågasatta nya befattningen baninspektorer anför järnvägsstyrelsen följande.

Järnvägs-
styrelsen.

För avlyftande av den sektionsföreståndarna vid banavdelningen påvilande arbetsbördan har den åtgärden vidtagits, att, där större ny- eller ombyggnadsarbeten — exempelvis dubbelspårsanläggningar och större bangårdsombyggnader — förekommit, inrättats särskilda byggnadsledningar, och den bansträcka eller plats, som varit berörd av byggnadsarbetena, avdelats ur den eller de ordinarie bansektionerna och anordnats som tillfälliga byggnadssträckor.

Det förekommer emellertid ofta en kategori av arbeten, som, å ena sidan, icke kräver anordnande av dylik särskild arbetsledning ej heller kan utföras eller övervakas av baningenjören med enbart biträde av till hans disposition ställda underingenjörer, beroende på arbetets omfattning, beskaffenhet eller arbetsställets belägenhet i förhållande till baningenjörens huvudort, nödvändigheten att utföra arbetet under pågående trafik eller andra ogynnsamma omständigheter, men, å andra sidan, erfordrar en i dylika värv kunnig och väl förfaren ingenjör, därest arbetet skall bliva omtänksamt planlagt och fört till ett gott slut med omsorgsfullt tillvaratagande av ekonomiska och andra intressen.

Det gäller alltså att för dessa byggnadsföretag erhålla personer med särskild ådagalagd duglighet och kompetens att utöva en fullt effektiv ledning och kontroll över dessa arbeten, vilkas utförande ofta nog kräva avsevärda kostnader. Den ökning i statens järnvägars budget, inrättandet av dylika ledarbefattningar skulle medföra, kan förutses komma att mer än väl uppvägas av fördelen att för dessa företag och deras ekonomiska skötsel erhålla en fullt fackmässig ledning. Här liksom på andra områden må ej heller förbises, att vetenskapen därom, att framstående duglighet och erfarenhet i hithörande värv kan föra till erhållande av högre tjänst, kommer att till verkets fromma utgöra en sporre och eggelse för framåtsträvande underingenjörer att med ökat nit och intresse ägna sig åt tjänsten samt förkovra sig i insikter och färdigheter, så att de kunna berättiga till befordran till högre befattning med därmed förenat högre ansvar.

Den nu berörda luckan i befäls- och arbetsledarhänseende anser alltså styrelsen böra fyllas och får för ändamålet föreslå inrättandet av en ny tjänstebefattning, benämnd baninspektör.

En motsvarighet till sådan befattningshavare finnes redan i vid maskinavdelningen befintliga maskininspektorer, som vid denna avdelning likaledes intaga en mellanställning mellan underingenjörer och maskiningenjörer av 2:a klass samt hava befunnits synnerligen lämpliga såsom avdelningschefer inom verkstäderna, föreståndare för mindre sådana samt större lokomotivstationer med samtidigt handhavande av lokomotivtjänsten å en viss bandel.

Även inom trafikavdelningen förefinnes enahanda motsvarighet genom byråassistentens mellanställning mellan trafikinspektören samt de honom och byråassistenten underordnade. Styrelsen har därför också nu tänkt sig att baninspektören skulle i avlöningshänseende likställas med maskininspektören och byråassistenten samt sålunda tillhöra den grupp av tjänstemän av högre grad vid distriktet, för vilken arvudet utgör lägst 3,300 kronor och högst 4,200 kronor om året.

Det är sålunda styrelsens avsikt, att en eller flera baninspektorer skulle placeras å varje distrikt för att handhava den omedelbara tillsynen över exempelvis större bangårdsombyggnadsarbeten, brobyggen eller liknande större arbeten, liksom de även skulle kunna föreläggas större, omdöme och erfarenhet krävande utredningar eller undersökningar. Anordningen skulle däremot icke föra med sig någon som helst ändring eller lindring i baningenjören såsom sektionsföreståndare åliggande bokföring eller vården om bansektionens angelägenheter i övrigt.

Styrelsen har till en början tänkt sig fem sådana tjänstemän med placering en å vart och ett av statens järnvägars fem distrikt, styrelsen självfallet obetaget att använda två eller flera av dessa tjänstemän samtidigt å samma distrikt. Genom ett inrättande av dessa tjänster kan ett motsvarande antal underingenjörer avvaras.

Jämlikt Kungl. Maj:ts nådiga instruktion för styrelsen med underlydande distriktsförvaltningar den 19 november 1914 fordras, att maskininspektör och underingenjör skola hava avlagt teknisk examen åtminstone från teknisk elementarskola. Styrelsen ifrågasätter icke heller att av förenämnda baninspektorer kräva högre grad av kompetens än för nyssnämnda tjänstemän angivits.

Kommittén anför beträffande nu ifrågavarande befattning bland annat följande:

1914 års
kommitté.

Vad angår befattningen *baninspektör* anser kommittén att, därest nämnda tjänstekategori kommer till stånd, platsen för densamma å avlöningsskalan bör vara den av järnvägsstyrelsen tilltänkta eller i den grupp, som nu bildas av — jämte distrikts-

kassörer — maskininspektorer och byråassistenter, och får kommittén sålunda tillstyrka det föreslagna arvodet 3,300—4,200 kronor.

Departements-
chefen.

De skäl, som järnvägsstyrelsen anfört till stöd för behovet av ifrågasvarande baninspektorsbefattningar, synas mig fullgoda. Enligt vad jag inhämtat, torde det vara att förvänta, att ett flertal större byggnadsföretag komma att ställas under närmaste ledning av dylika befattningshavare. Exempelvis hava redan nu de stora bangårdsombyggnaderna i Nässjö och Hässleholm indelats till tillfälliga byggnadsområden med en underingenjör såsom byggnadsföreståndare närmast under bandirektören, och samma organisation av byggnadsledningen är avsedd att tillämpas vid de arbeten för utbyggandet av Hallsbergs bangård, om vilkas utförande järnvägsstyrelsen — enligt vad styrelsen under hand hos mig anmält — har för avsikt att inkomma med framställning under slutet av innevarande år. Under den närmaste framtiden förestå utan tvivel ett flertal dylika anläggningar till utförande för att statsbanorna skola kunna stå fullt rustade att mottaga och rätt bedriva den så alltjämt stegrande trafiken, och efter som utvecklingen fortskrider, kommer givetvis behov av att alltjämt bedriva dylik byggnadsverksamhet att förefinnas. Att det är betydande värden, som då komma ifråga, framgår därav, att Nässjö bangårdsutbyggnad, inberäknat vad innevarande års riksdag beviljat för detta arbete, sammanlagt beräknas draga en kostnad av 1,200,000 kronor, och att Hässleholms bangårdsutbyggnad till den utsträckning, som hitintills ifrågasatts, kräver ett beräknat kapital av 1,850,000 kronor. De underingenjörer, vilka skola fungera såsom byggnadsföreståndare för dylika betydande arbetsföretag, kunna under nuvarande förhållanden endast få uppbära den för dem enligt stat fastställda avlöning. Uppenbart torde emellertid vara, att det arbete, som av dylik byggnadsföreståndare kräves, bör berättiga honom till en avlöning, som mera svarar mot den ifrågasvarande arbetsuppgiften och det därmed förenade ansvaret.

Därjämte må framhållas, att inrättandet av den ifrågasatta befattningen får anses lämna ett behöfligt tillskott i befodringsutsikterna för banavdelningens lägre befälsgrader. Härtill kommer, något som järnvägsstyrelsen även påpekat, att en baninspektorsbefattningen motsvarande befälsgrad redan finnes vid maskin- och trafikavdelningarna uti respektive maskininspektoren och byråassistenten.

Vad jag nu anfört synes mig otvetydigt giva vid handen, att de personer, vilka skola vara kompetenta att närmast leda så pass betydande arbetsföretag, styrelsen avser, böra tillerkännas den högre ställning i befälshänseende, som den nya befattningen baninspektör är avsedd att giva, samt erhålla det för samma befattning ifrågasatta arvode av lägst 3,300 kronor och högst 4,200 kronor eller samma arvode, som för närvarande utgår till maskininspektör och byråassistent.

Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att till en början 5 baninspektorsbefattningar skulle inrättas. Häremot är från min sida intet att erinra.

Jag övergår härefter till behandling av de nya ordinarie befattningar, styrelsen anser erforderliga för skötseln och underhållet av anordningar för elektrisk drift. Dessa befattningar äro:

*en elektroingenjör,
ledningsmästare,
ledningsförmän,
ledningsreparatörer och
ledningsvakter.*

**7. Personal
för skötseln
och under-
hållet av
anord-
ningar för
elektrisk
drift.**

Beträffande detta ämne har styrelsen anfört följande:

**Järnvägssty-
relsen.**

Vid införandet av elektrisk drift å bandelen Kiruna—Riksgränsen har särskild yrkesutbildad personal måst anställas såväl för ledandet och övervakandet av denna drift som ock för tillsynen och underhållet av de vid densamma förekommande elektriska anordningarna.

För överinseendet över driften i dess helhet har till Kiruna beordrats en elektrotekniskt utbildad tjänstehavare, vilken såsom *elektroingenjör* enligt den för honom av järnvägsstyrelsen utfärdade instruktionen har bland annat att utöva tillsynen över och ansvara för de å bandelen Kiruna—Riksgränsen befintliga överförings- och kontaktledningar, skyddsstationer, transformatorstationer, de elektriska lokomotivens skötsel och underhåll. Han har vidare att förestå den elektriska reparationsverkstaden i Kiruna ävensom att ordna, leda och övervaka vid för sagda elektriska anläggningars skötsel erforderlig personals tjänstgöring samt att antaga och entlediga tillfällig personal. Denne elektroingenjör är sålunda i befogenhetshänseende jämnställd med maskininspektör i linjetjänst, som icke är föreståndare för maskinsektion. Järnvägsstyrelsen anser för den skull, att den tjänsteman, som tjänstgör som elektroingenjör, bör erhålla maskininspektors tjänsteställning samt erhålla arvode likt nyssnämnda tjänstemän eller lägst 3,300 högst 4,200 kronor.

Under elektroingenjören tjänstgör under nuvarande förhållanden såsom dennes närmaste man och ställföreträdare en *ledningsmästare*, vilken har samma kompetens och åtnjuter samma avlöning som en vagnmästare, och det synes därför skäligt, att dylik tjänsteman erhåller samma ordinarie arvode som vagnmästaren, nämligen lägst 1,500 högst 2,700 kronor. För närvarande föreligger endast behov av anställande av en befattningshavare inom denna grupp.

Bandelen Kiruna—Riksgränsen är med avseende på den elektriska driften indelad i sektioner, till antalet för närvarande fem, av vilka var och en förestås av en *ledningsförmän*. Denne, som har samma kompetens och åtnjuter samma avlöning som verkstadsförmän, bör få samma arvode som en sådan, nämligen lägst 1,200, högst 1,800 kronor. För närvarande skulle antalet inom denna grupp uppgå till nyss angivna fem.

Under varje ledningsförmän äro ställda ett antal *ledningsreparatörer* och *ledningsvakter*. Ledningsreparatörerna måste äga särskild utbildning och anses böra erhålla samma arvoden som vagnreparatörer, nämligen lägst 900, högst 1,380 kronor. Deras antal skulle under nuvarande förhållanden uppgå till åtta. Ledningsvakterna behöva icke någon särskild utbildning, varför de anses böra inrangeras bland den lägsta gruppen av befattningshavare vid statens järnvägar med arvoden av lägst 840, högst 1,140 kronor. Deras antal skulle under nuvarande förhållanden uppgå till sju.

Slutligen må här anmärkas rörande samtliga nu ifrågavarande befattningshavare inom de olika grupperna, att vid den elektriska driftens blivande utsträckning eller andra ändrade förhållanden ju är att förutse även ökning av antalet befattningshavare inom respektive grupper.

För den ifrågavarande personalens upptagande på ordinarie stat inträder ej någon direkt utgiftsökning, enär för dessa befattningar måst å extra stat anställas för ändamålet fullt kvalificerad personal, som erhållit avlöning, motsvarande de nu föreslagna ordinarie avlöningarna.

1914 års
kommitté.

Kommittén har vid granskning av de föreslagna arvoden för nu ifrågavarande nya befattningar yttrat sig sålunda:

Elektroingenjören är, enligt vad av järnvägsstyrelsens framställning och den för honom utfärdade instruktionen framgår, chef för det elektriska ledningsnätet vid riksgränsbanan och den elektriska verkstaden. Enligt järnvägsstyrelsens förslag borde han i avlönings- och befogenhetshänseende jämsställas med maskininspektör i linjetjänst. Att styrelsen oaktat den ifrågasatta likställigheten föreslagit inrättandet av en särskild tjänstekategori för ifrågavarande befattningshavare beror, enligt vad kommittén inhämtat, därpå, att man med hänsyn till det med elektroingenjörens tjänst förbundna särskilda ansvaret ansett det nödvändigt att i instruktioner, telegrafiska order m. m. lätt kunna skilja elektroingenjören från de vanliga maskininspektörerna.

Beträffande det av järnvägsstyrelsen för elektroingenjören föreslagna arvodet, lägst 3,300 och högst 4,200 kronor, har kommittén intet att invända.

För den elektroingenjören underställda ledningspersonalen finnas tillsvdare allenast under hand meddelade instruktioner, om man fränser en för all hithörande personal från och med den 15 maj 1914 gällande allmän instruktion angående de elektriska ledningarna för riksgränsbanans drift. Detaljerade instruktioner äro, enligt vad kommittén erfarit, under utarbetande inom järnvägsstyrelsen.

Vad kommittén inhämtat rörande arten och vikten av det arbete, som utföres av *ledningsmästarna* och de dem underställda *ledningsförmännen*, samt angående ifrågavarande tjänstemäns yrkesutbildning och nuvarande avlöningar å icke ordinarie stat synes emellertid icke giva anledning till erinran mot de av järnvägsstyrelsen för samma tjänstemän föreslagna ordinarie arvoden eller för ledningsmästare lägst 1,500 och högst 2,700 kronor samt för ledningsförmän lägst 1,200, högst 1,800 kronor.

I fråga om de under ledningsförmännen stående *ledningsreparatörerna*, vilka likaledes äro yrkesutbildade, har järnvägsstyrelsen föreslagit deras jämsställande i avlöningshänseende med elektriska underreparatörer m. fl. Det har synts kommittén kunna ifrågasättas, huruvida det vore behöfligt att sålunda inrätta en särskild befattning, ledningsreparatörer, vid sidan av de förutvarande elektriska underreparatörerna. Då kommittén emellertid från järnvägsstyrelsen inhämtat, att de förras utbildning till arten i väsentlig grad avviker från den, som bör ägas av de elektriska underreparatörerna, ehuru de båda tjänsterna ur avlöningssynpunkt av järnvägsstyrelsen ansetts likvärdiga, har kommittén icke för närvarande velat ifrågasätta någon sammanslagning av dessa tjänstekategorier till en, och får kommittén, vad arvodet beträffar, förorda järnvägsstyrelsens förslag.

Beträffande *ledningsvakterna*, vilka icke hava någon egentlig yrkesutbildning, anser kommittén, i likhet med järnvägsstyrelsen, att de böra inordnas bland den lägsta gruppen av befattningshavare vid statens järnvägar med arvode av lägst 840, högst 1,140 kronor.

Såsom järnvägsstyrelsen anført torde det vara nödigt och lämpligt att å ordinarie stat nu uppföra den personal, som för närvarande är konstant erforderlig för den elektriska statsbanedriften i dess nuvarande omfattning. I likhet med kommittén finner jag icke heller anledning till erinran mot de för vederbörande befattningsgrupper föreslagna arvoden. Särskilt må framhållas, att, såsom styrelsen påpekat, den ifrågasvarande personalens uppförande på ordinarie stat icke skulle medföra någon direkt kostnadsökning, då vederbörande skulle erhålla samma avlöningsförmåner, som de för närvarande åtnjuta. Den kostnadssumma, som sålunda skulle överflyttas från extra till ordinarie stat, uppgår, enligt vad jag inhämtat, approximativt räknat till sammanlagt omkring 42,000 kronor, däri inbegripet ersättning för bostad och bränsle samt kallortstillägg. Jag tillstyrker alltså uppförande på ordinarie stat av den elektriska statsbanedriftens personal på det sätt och i den omfattning, järnvägsstyrelsen föreslagit.

Jag övergår härefter till styrelsens förslag, i vad det rör *inrättande av kvinnliga kontorsbiträdesbefattningar i styrelsen, ändring i arvoden till manliga kontorsbiträden i styrelsen* ävensom *inrättandet av förste kontorsbiträdesbefattningar vid distrikten och av kvinnliga ritarbefattningar i styrelsen och vid distrikten.*

Till en början vill jag då framhålla, att samtliga dessa organisations- och lönespörsmål, med bortseende från de ifrågasatta kvinnliga ritarbefattningarna, närmast kunna ledas tillbaka till uppslag och förslag i antydda avseenden, som 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befodringsförhållanden vid statens järnvägar framfört i sitt den 20 december 1913 avgivna betänkande.

Jag tillåter mig erinra, att jag den 23 september 1915 inför Kungl. Maj:t anmälde berörda betänkande jämte, bland annat, järnvägsstyrelsens däröver avgivna utlåtande av den 31 maj 1915; och fann Kungl. Maj:t på min hemställan gott genom nådigt brev av nämnda den 23 september anbefalla järnvägsstyrelsen att vidtaga åtgärder och inkomma med förslag i vissa av kommissionen berörda ämnen.

För de nu förevarande spörsmålen belysande torde jag därför få i nödig mån och i största korthet bringa i erinran, vad kommissionen och järnvägsstyrelsen anført samt Kungl. Maj:t beslutat i hithörande ämnen.

Vad då först angår förslaget om inrättandet av kvinnliga kontorsbiträdesbefattningar i styrelsen, bör detta ses i samband med en hemställan av kommissionen, att föreskrift måtte meddelas därom, att kontorsskrivarna och bokhållarna å järnvägsstyrelsens byråer och kontor —

**8. Kvinnliga
kontors-
biträden i
styrelsen.**
1912 års
kommission.

med undantag beträffande revisionskontoret — skulle på sätt och till omfattning, som kommissionen i sitt betänkande närmare angivit, minskas till antalet samt i motsvarande mån ersättas med manliga och kvinnliga kontorsbiträden, samt att därvid borde tagas i övervägande, huruvida icke kvinnlig arbetskraft lämpligen kunde i ökad utsträckning komma till användning i stället för manlig. För sådant ändamål föreslog vidare kommissionen, att i styrelsen och vid dess kontor måtte inrättas kvinnliga kontorsbiträdesbefattningar, i avlöningshänseende likställda med de kvinnliga kontorsbiträdesbefattningarna vid distrikten, dock med undantag beträffande förmånen av fri läkarvård.

Med sina förevarande förslag avsåg kommissionen, enligt vad motiveringen utvisar, nästan uteslutande personalen å styrelsens kontor, i det den ansett arbetet å dessa, med undantag av revisionskontoret, vara i övervägande grad av så enkel natur, att vad man hade att fordra av den med dylikt arbete sysselsätta personalen vore huvudsakligen uppmärksamhet, noggrannhet, ordentlighet och pålitlighet — egenskaper som likaväl kunde vara tillfinnandes hos personer med folkskolebildning som hos personer med högre allmänbildning. Därför hade kommissionen kommit till den slutsatsen, att utöver arbetsledarna på kontoren borde finnas tjänstehavare av högre grad allenast för rekrytering och vikariat av ledarbefattningarna, men därutöver utbyte av personal ske på angivet sätt.

Järnvägsstyrelsen den 31 maj 1915.

I sitt förenämnda utlåtande över kommissionens betänkande förklarade järnvägsstyrelsen, att styrelsen, efter inhämtande av kontorsföreståndarnas yttranden i ämnet och efter noggrant övervägande av ifrågasvarande reformförslag, ansett sig i princip böra ansluta sig till tanken på viss reformering i den föreslagna riktningen. Med hänvisning till i utlåtandet lämnad redogörelse för reformens blivande inverkan för varje särskilt kontor måste dock styrelsen med hänsyn till arten av de förekommande kontorsgöromålen påfordra vissa modifikationer i kommissionens förslag i ämnet.

Styrelsen yttrade vidare:

Vid förrättandet av en ej ringa del av kontorens arbeten förekomma fall, vilkas behandling och avgörande förutsätta ett visst högre mått av omdöme och därvid ovanberörda av kommissionen angivna egenskaper ej äro tillräckliga. Exempelvis inom kontrollkontoret fordras av vederbörande, att de äro väl hemmastadda i taxor och dithörande bestämmelser. Särskilt med avseende härå förutsätter styrelsen, att det av kommissionen framhållna kravet på folkskolexamen såsom minimifordran i förevarande avseende bör vara så att förstå, att vid rekrytering av de blivande kontorsbiträdena inom kontoren styrelsen har fria händer att göra sitt urval ur de föreliggande ansökningarna och därvid lämna företräde åt dem, vilka förskaffat sig — utöver eller vid sidan av sin folkskolebildning — mera vidgad teoretisk utbildning i

handelsskola eller genomgått några läroverksklasser, praktiskt pröfvats i kontorsgörmål, förskaffat sig kunskaper i språk m. m., d. v. s. sådana som kunna anses besitta sådana kvalifikationer, att de antagas bliva lämpliga för kontorsarbetet. Styrelsen håller före, att rekryteringen icke kan eller får så tillgå, att man gör sitt urval utslutande eller helst bland dem, som efter slutad folkskola sysselsatts enbart i hemmet eller med kroppsarbete eller dylikt. För utförande av visst kvalificerat arbete, som tid efter annan kan krävas av de å kontoren anställda, fordras en viss tankens träning, vilken icke torde förvärfvas i folkskolan. Möjligheten att giva förekommande dylikt arbete till de tjänstgörande bör ej vara alltför inskränkt, varför antalet tjänstemän med högre kvalifikationer icke får vara alltför begränsat.

Efter att hava anslutit sig till kommissionens uttalande i fråga om nedbringande av övertid ersättningen, vilken fråga i viss mån hade samband med förevarande spörsmål om personalrekryteringen å kontoren, uttalade härefter styrelsen, att det vore styrelsens avsikt att i de kommande årens förslag till arvodesstater föreslå det antal nya kontorsbiträdesbefattningar inom styrelsen, som för det angivna ändamålet erfordrades, vare sig dessa komme att tillsättas genom överflyttning av lämplig personal från linjen till styrelsens kontor eller genom nyrekrytering.

Styrelsen lämnade därefter nedanstående sammanfattning av för de särskilda kontoren uppgjorda tabeller, avseende en jämförelse mellan nuvarande personaluppsättning och den i framtiden tänkta personaluppsättningen å kontoren.

	Nuvarande personaluppsättning.					Personaluppsättning enligt reformen.					
	Bokhållare.	Kontorsskrivare.	Kvinnlig kontorsskrivare.	Kontorsbiträde.	Summa.	Bokhållare.	Kontorsskrivare.	Kvinnlig kontorsskrivare.	Kontorsbiträde.	Kvinnligt kontorsbiträde.	Summa.
Kontrollkontoret	31	86	120	—	237	14	51	—	90	82	237
Statistiska kontoret ..	3	15	20	2	40	3	10	—	15	12	40
Milkontoret	5	6	22	1	34	3	9	—	2	20	34
Biljett- och blankettkontoret	3	7	5	11	26	3	6	—	12	5	26
Kammarkontoret	2	2	—	—	4	2	1	—	1	—	4
Tariffkontoret	1	3	11	—	15	1	2	—	—	12	15
Renskrivande inom administrativa byrån.	—	—	5	1	6	—	—	4	—	2	6
Summa	45	119	183	15	362	26	79	4	120	133	362

I fråga om denna sammanfattning betonades, att det ifrågasatta utbytet av personal endast kunde ske i mån av vederbörandes avgång och att sammanfattningen endast utvisade det ungefärliga mått av utbyte av personal, som enligt nuvarande förhållanden vore tänkbart, men att trafikens utveckling och andra förhållanden kunde föranleda vissa modifikationer härutinnan. Styrelsen förutsatte ock såsom självfallet, att då för kontorsarbetets rationella ledning krävdes i uppkommande ledighet efter kvalificerad arbetskraft rekrytering av för arbetsledning fullt utvecklingsbar personal, sådan rekrytering borde och måste äga rum.

Med vissa reservationer angavs följande besparing, som framdeles kunde tänkas uppkomma vid personalutbyte i angiven omfattning.

	B e s p a r i n g	
	om 1915 års lönstillägg framdeles ej beräknas.	om sagda lönstillägg framdeles beräknas.
	Kronor.	Kronor.
Styrelsens administrativa byrå	352	232
Statistiska kontoret	8,100	5,400
Kammarkontoret	1,500	1,400
Milkontoret	9,900	7,400
Kontrollkontoret	109,400	91,200
Biljett- och blankettkontoret	1,900	1,200
Summa	131,152	106,832

På grund av det anförda framlade styrelsen till Kungl. Maj:ts godkännande förslag därom att, då genom avgång eller förflyttning ledighet uppkomme i kontorsskrivar- och bokhållargraden inom styrelsens kontor eller bland de renskrivande och med mera mekaniskt arbete sysselsatta å styrelsens byråer, den sålunda lediga befattningen skulle — på sätt och i den omfattning styrelsen för varje särskilt arbetsområde angivit — besättas med manlig eller kvinnlig tjänstehavare av kontorsbiträdesgrad ävensom att, där ordinarie tjänstehavare härvid i sinom tid erfordrades, förslag därom skulle avgivas i vederbörande arvodesstat.

Beträffande den av kommissionen föreslagna likställigheten i avlöningshänseende mellan kvinnliga kontorsbiträden i styrelsen och motsvarande befattningshavare vid distrikten ansåg styrelsen denna fråga

lämpligen böra närmare besvaras i samband men underdånigt utlåtande över 1914 års järnvägskommittés blivande betänkande, vilket styrelsen antog komma att remitteras till styrelsen för yttrande.

Med anledning av kommissionens nyssberörda hemställan föreskrev Kungl. Maj:t på min tillstyrkan genom förenämnda nådiga brev den 23 september 1915, att, då genom avgång eller förflyttning ledighet uppkomme i kontorsskrivar- och bokhållargraden inom järnvägsstyrelsens kontor eller bland de renskrivande och med mera mekaniskt arbete sysselsatta tjänstehavare å styrelsens byråer, skulle — på sätt och i den omfattning järnvägsstyrelsen i sitt underdåniga utlåtande för varje särskilt arbetsområde föreslagit — den sålunda ledigblivna befattningen besättas med manlig eller kvinnlig tjänstehavare av kontorsbiträdesgrad. I sammanhang härmed anbefalldes styrelsen att inkomma med förslag till den ändring i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar, som erfordrades för inrättande av kvinnliga kontorsbiträdesbefattningar å styrelsens byråer och kontor.

Kungl. Maj:ts
beslut den
23 september
1915.

I anslutning härtill har nu järnvägsstyrelsen inkommit med förslag till dylik ändring i nämnda avlöningsreglemente samt i likhet med kommissionen ifrågasatt, att arvodet för nu ifrågavarande befattningsgrupp bör sättas till samma belopp som för kvinnliga kontorsbiträden vid distrikten eller således till 840—1,140 kronor.

Järnvägssty-
relsen den 27
oktober 1915.

Samtidigt påpekar styrelsen, att då, såsom styrelsen i sitt förenämnda utlåtande framhållit, utbyte av personal i förevarande avseende skulle ske allenast i den mån genom avgång eller förflyttning ledighet uppkomme i kontorsskrivar- och bokhållargraden, styrelsen ej kan angiva det antal kvinnliga kontorsbiträdesbefattningar, som efter förslaget antagande skulle ifrågakomma till uppförande å ordinarie stat.

Såsom förut nämnts, förordade 1912 års kommission ett utbyte i viss omfattning av nuvarande bokhållare och kontorsskrivare inom styrelsens byråer och kontor mot kontorsbiträden, kvinnliga såväl som manliga. Rörande de manliga kontorsbiträden, som sålunda skulle ersätta bokhållare och kontorsskrivare, yttrade kommissionen, bland annat, följande:

**9. Förhöj-
ning av ar-
vodena till
manliga
kontors-
biträden i
styrelsen.**

1912 års
kommission.

Inom kommissionen har ifrågasatts, huruvida man icke lämpligen borde för en del av den nya manliga arbetskraft, som avses att ersätta den överkvalificerade arbetskraften, inrätta en särskild befattning med ställning och avlöning mellan kontorsskrivares och kontorsbiträdes. Såsom motiv har anförts, att de göromål, som skulle tillkomma åtskilliga av den ersättande manliga personalen, måste anses vara av den art och beskaffenhet samt omfattning, att de borde betinga en dylik befatt-

ning för ifrågavarande personal. Härjämte har framhållits, att, därest en dylik befattning icke inrättades, den ersättande manliga personalen skulle komma att i beföringshänseende vara sämre lottad än kontorsbiträdena vid distrikten; och i följd härav kunde det tänkas bliva förenat med svårighet att på tillfredsställande sätt rekrytera ifrågavarande personal.

Kommissionen anser sig i anledning härav böra nämna, att kommissionen för sin del icke kunnat finna annat än att de göromål, som på ett och samma tjänsteställe skulle tillkomma ifrågavarande personal, komma att på det hela taget i avseende å art och beskaffenhet samt ansvarsfullhet vara lika för alla befattningshavare, vadan det icke kan vara lämpligt att för denna personal hava olika slag av befattningar. Icke heller har kommissionen kunnat finna, att nyssnämnda göromål äro att, i jämförelse med de å distrikten anställda kontorsbiträdenas göromål, anse såsom kvalificerade och på den grund med fog böra föranleda inrättande av en högre befattning än distriktens kontorsbiträdesbefattning. Anmärkas må också, att den ersättande manliga personalen i stort sett icke kommer att hava annorlunda beskaffade göromål än den kvinnliga ersättande personalen, för vilken icke ifrågasatts någon högre befattning än befattningen såsom kvinnligt kontorsbiträde.

Kommissionen ansåg sålunda, att de nya kontorsbiträdena i styrelsen borde erhålla samma avlöning som kontorsbiträdena vid distrikten, dock att, med hänsyn därtill att ingen befattningshavare i styrelsen ägde åtnjuta förmånen av fri läkarvård och fri medicin, icke heller de nya kontorsbiträdena borde kunna erhålla sådan förmån.

Järnvägsstyrelsen den 31 maj 1915.

Beträffande detta avlöningsspörsmål fann järnvägsstyrelsen — i likhet med vad styrelsen yttrade i fråga om avlöningen till kvinnliga kontorsbiträden i styrelsen —, att detsamma lämpligen borde besvaras av styrelsen i yttrande över 1914 års järnvägskommittés blivande betänkande och anhöll därför styrelsen, att med besvarandet av denna avlöningsfråga måtte få anstå tillsvidare.

Kungl. Maj:ts beslut den 23 september 1915.

Genom förberörda nådiga brev den 23 september 1915 anbefalldes Kungl. Maj:t emellertid styrelsen att inkomma med förslag till den ändring i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar, som erfordrades för jämnställande i avlöningshänseende av de manliga kontorsbiträdena i styrelsen och vid dess kontor med de manliga kontorsbiträdena vid distrikten, dock med undantag beträffande förmånen av fri läkarvård.

Järnvägsstyrelsen den 27 oktober 1915.

Till åtlydnad härav har nu styrelsen föreslagit, att det för närvarande utgående arvodet till manligt kontorsbiträde i styrelsen måtte höjas från 840—1,200 kronor till 900—1,500 kronor, eller enahanda belopp, som för närvarande åtnjutes av de manliga kontorsbiträdena vid distrikten.

I fråga om inrättandet av den nya befattningen förste kontorsbiträden har förberörda 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befodringsförhållanden vid statens järnvägar föreslagit, att för de kontorsbiträden, vilka såsom ersättare för stationsskrivare skulle övertaga mera ansvarsfulla och maktpåliggande göromål, borde inrättas en särskild befattning, vars innehavare skulle benämnas förste kontorsbiträden samt i avlöningshänseenden likställas med de befattningshavare, som tillhöra den lönegrupp, vilken inrymmer barmästare av 1:a klass, trädgårdsmästare m. fl. och för vilken arvudet är bestämt till lägst 1,200 och högst 1,800 kronor.

Kommissionen hade därvid tänkt sig, att den nya befattningen särskilt skulle ifrågakomma att användas i sådana fall som då befattningshavare, lägre än stationsskrivare, å station, större än nuvarande 4:e klass, regelbundet tjänstgjorde för tåg samt då befattningshavare, som här avsåges, å sådan station handhade mera betydande uppbörd från allmänheten.

I sitt utlåtande över kommissionens betänkande uttalade järnvägsstyrelsen i förevarande ämne bland annat följande:

10. Förste kontorsbiträden.

1912 års kommission.

Järnvägsstyrelsen den 31 maj 1915.

Även styrelsen för sin del håller före, att det måste anses billigt, att en högre befattning med därmed följande förhöjning av avlöningsvillkoren tilldelas de kontorsbiträden, vilka övertaga vissa mera ansvarsfulla göromål, som förut handlagts av stationsskrivare.

Med hänsyn till att jämväl ett antal befattningar, som innehafts av kontorsbiträden, genom de senare årens starka trafikutveckling kommit att ställa betydligt ökade krav på sina innehavare, torde jämväl beträffande dessa kunna ifrågakomma befodran på nu föreslaget sätt.

För styrelsen står det dock klart, att det för dessa nya befattningshavare likasom ifråga om stationsskrivares placering är nödvändigt att uppställa så vitt möjligt bestämda gränser för deras användning. Styrelsen har därvid ansett sig böra följa den huvudgrundsats, att med förste kontorsbiträden skola besättas befattningarna i tåg-tjänst såsom biträde till stationsföreståndare å station med avsevärd tågrörelse, omrangeringsarbete eller omlastning samt i uppbördstjänst å biljett- och godsexpedition vid station med mera betydande uppbörd, allt där stationsskrivare för dylika göromål icke anses erforderliga och utan hänsyn till klassen å den station, där ifrågavarande befattning finnes.

Distriktsförvaltningarna hava anmodats att i enlighet med dessa riktlinjer inkomma med förslag rörande antalet befattningar av förevarande art och framgår av dessa förslag, här vederbörligen granskade, att sådana befattningar skulle tänkas komma att inrättas tillsvidare till ett antal av omkring 115.

Rörande avlöningen för dessa befattningshavare torde styrelsen bliva i tillfälle närmare yttra sig i samband med besvarandet av det utlåtande, som 1914 års lönekommitté, vilken delgivits innebörden av förevarande spörsmål, kommer att avge.

På grund av det anförda får styrelsen biträda kommissionens hemställan under denna punkt om inrättande av förste kontorsbiträdesbefattningar vid statens järnvägar med en avlöning, som efter förslag av berörda löneregeringskommitté kommer att bestämmas.

Kungl. Maj:ts
beslut den 23
september
1915.

Genom förberörda brev den 23 september 1915 anbefallde sedermera Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att inkomma med det förslag till ändring i avlöningsreglementet, som kunde finnas erforderlig för inrättande av förste kontorsbiträdesbefattningar vid statens järnvägar.

Järnvägssty-
relsen den 27
oktober 1915.

I sin skrivelse av den 27 oktober 1915 föreslår nu styrelsen ändring i avlöningsreglementet uti nu ifrågavarande avseende. Styrelsen delar härvid kommissionens uppfattning, att de nya befattningshavarna böra enligt nu gällande avlöningsreglementes löneskala tilldelas arvode av 1,200—1,800 kronor och sålunda inrangeras i samma grupp som banmästare av 1:a klass m. fl.

8—10. 1914
års kommitté.

1914 års kommitté angående löneförhållanden vid statens järnvägar, vilken, såsom förut nämnts, jämväl haft att yttra sig om arvoden till de kvinnliga kontorsbiträdena i styrelsen och förste kontorsbiträden samt om de manliga kontorsbiträdenas i styrelsen förändrade ställning i avlöningshänseende, har för sin del icke funnit anledning till erinran mot järnvägsstyrelsens förberörda förslag i angivna hänseenden.

Departements-
chefen.

För egen del finner jag mig kunna förorda järnvägsstyrelsens, av kommittén tillstyrkta förslag i dessa delar.

11. Kvinn-
liga ritare.

Ytterligare en grupp befattningshavare, nämligen kvinnliga ritare, har järnvägsstyrelsen, såsom förut nämnts, i sin ifrågavarande skrivelse av den 27 oktober 1915 ansett böra upptagas i avlöningsreglementet såväl å styrelsens som å distriktens stat.

Styrelsen framhåller såsom skäl härför, att erfarenheten, särskilt inom styrelsen, visat, att med gott resultat kvinnlig arbetskraft kunnat anlitas för utförande av ritgöromål inom de tekniska byråerna och expeditionerna, och att alltså skäl synas föreligga att genom uppförande å ordinarie stat av denna befattningsgrupp kunna bereda personal med dylik stadigvarande sysselsättning de förmåner, ordinarie anställning erbjuder.

Arvodet för denna grupp finner styrelsen skäligen böra bestämmas lika med för kvinnliga kontorsskrivare eller således 1,080—1,800 kronor.

I fråga om antalet dylika ordinarie befattningshavare anser styrelsen, att detsamma under nuvarande förhållanden till en början torde böra sättas till fem, att användas dels inom styrelsen dels vid distriktens bandirektörsexpeditioner.

Kommittén anser sig icke böra rikta någon anmärkning mot det föreslagna arvudet, utan förordar de kvinnliga ritarnas likställande med de kvinnliga kontorsskrivarna, d. v. s. med arvode 1,080—1,800 kronor.

1914 Års
kommitté.

Jag anser förslaget om inrättande av den nya befattningen kvinnliga ritare väl motiverat av styrelsen. Mot det ifrågasatta arvudet för dessa befattningshavare finner jag icke något vara att invända. Jag tillstyrker därför styrelsens förevarande förslag.

Departements-
chefen.

Om, såsom jag förut framhållit, de nyss behandlade spörsmålen om utvidgning av eller förbättring i avlöningshänseende i viss omfattning åt kontorsbiträdesgrupperna kunna ledas tillbaka till förslag i dylika avseenden av 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befodringsförhållanden vid statens järnvägar, avser å andra sidan det ifrågasatta inrättandet av en säkerhetsinspektörsbefattning att förverkliga ett uppslag, som framförts av 1912 års kommission angående trafiksäkerheten.

12. Säker-
hetsinspek-
tör.

I sitt den 29 augusti 1913 avgivna betänkande har nämligen sistnämnda kommission såsom viktigare önskemål, vilkas genomförande enligt kommissionens uppfattning skulle komma att bidra till ökning av trafiksäkerheten, bland annat, framhållit, att vissa förbättringar med avseende på de kontrollerande och inspekterande myndigheternas utförande av dem åliggande kontroll och inspektion, särskilt beträffande säkerhetstjänstens utförande, syntes nödvändiga. Kommissionen framhöll vidare, att en i vissa avseenden grundligare och mera allsidig utredning angående järnvägsolyckor i tåg tjänst skulle vinnas, om föreskrift utfärdades, att alla förhållanden och övriga handlingar rörande dylika olyckor skulle av linjeförvaltningarna, eventuellt jämte eget yttrande och förslag, insändas till järnvägsstyrelsen för att där underkastas ytterligare sakkunnig granskning, och borde för beredning av sådana ärenden användas i berörda hänseende särskilt kvalificerad tjänsteman.

1912 Års-
kommission
angående
trafiksäker-
heten.

I anledning av dessa uttalanden framhöll järnvägsstyrelsen i sitt den 29 september 1914 avgivna utlåtande över nämnda betänkande följande. Vad av kommissionen anförts om inspektion från styrelsens sida i fråga om tillämpningen av säkerhetsföreskrifterna å de olika trafiksektionerna vore värt att beakta. Det vore ock styrelsens avsikt att försöksvis anordna sådan kompletterande inspektion samt att efter vunnen kännedom om värdet av dylik inspektion vid sidan av

Järnvägssty-
relsen den 29
september
1914.

trafiksektionsföreståndarnas så att säga dagliga inspektion föreslå någon ökning av antalet tjänstehavare inom trafikbyrån för beredande av möjlighet att genom lämplig person å denna byrå periodvis för olika sträckor av statsbanenätet verkställa ifrågavarande kompletterande inspektion. Styrelsen, som uttalade sin anslutning till kommissionens förslag därom, att alla förhørsprotokoll och övriga handlingar rörande järnvägsolyckor i tågtnäst borde av distriktsförvaltning insändas till styrelsen för att där underkastas ytterligare sakkunnig granskning, ville i samband härmed ifrågasätta, att denna granskning skulle ske av samma tjänsteman, som finge i uppdrag att verkställa förut berörda inspektion. Denne tjänsteman vore ju nämligen avsedd att genom sin inspektionsverksamhet få så att säga levande erfarenhetsrön utöver vad de inkommande förhörshandlingarna kunde bibringa.

Järnvägsstyrelsen den 27 oktober 1915.

I sin förevarande underdåniga skrivelse den 27 oktober 1915 förklarar styrelsen, att styrelsen, i anslutning till sitt i berörda utlåtande gjorda uttalande och då styrelsen för vinnande av möjligaste snabba och allsidiga erfarenhet av inspektionens värde ansett lämpligt att under försökstiden lämna ifrågavarande uppdrag åt en med inspektionstjänst å linjen väl förfaren tjänsteman, hade inkallat en trafikinspektör till tjänstgöring å styrelsens trafikbyrå från och med den 1 februari 1915 för att tillsvidare under nämnda år dels utföra berörda inspektion enligt av styrelsen fastställda allmänna föreskrifter och de närmare anvisningar, som kunde meddelas honom av byråchefen vid nämnda byrå, dels verkställa granskning av till styrelsen inkomna handlingar rörande järnvägsolyckor i tågtnäst, dels även förrätta annat å samma byrå förekommande av byråchefen anvisat arbete, som hans tid i övrigt kunde medgiva.

Styrelsen fortsätter:

Det arbete, som den sålunda förordnade inspektören hittills utfört, har omfattat dels inspektionsresor å samtliga distrikt vid statens järnvägar, varvid kontroll över efterlevnaden av gällande säkerhets- och signalföreskrifter och undersökning rörande signal- och säkerhetsanläggningarnas lämpliga placering och riktiga fungerande utförts såväl från lokomotivet och annan lämplig plats å de tåg, inspektören åtföljt, som under besök å stationerna, varvid inspektören även prövat vederbörande tjänstemäns kunskaper i gällande bestämmelser rörande signal- och säkerhetstjänsten, dels avgivande av rapporter över gjorda iakttagelser under dessa inspektionsresor, dels utarbetande av ändringar och tillägg till gällande säkerhetsbestämmelser, dels granskning och bearbetning av förslag till tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar, dels granskning av förslag till instruktioner för växel- och signalsäkerhetsanläggningar samt blockeringsanordningar, dels granskning ur säkerhetssynpunkt av

förslag till nya stations-, hållplats- och lastplatsanläggningar samt förändringar av redan befintliga dylika anläggningar, dels närvaro i egenskap av sakkunnig vid förhör angående missöden och olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst samt vid samråd mellan olika byråer inom styrelsen eller mellan styrelsen och distrikts- och sektionsbefälet i vissa med tågens framförande sammanhängande frågor rörande trafik-säkerheten.

Den försöksvis vidtagna anordningen med en särskild säkerhetsinspektör har visat sig synnerligen lämplig på grund av de stora fördelar, som densamma visat sig medföra. Dessa fördelar bestå huvudsakligen däri, att säkerhetsinspektören uteslutande ägnar sig åt säkerhetstjänsten, varigenom kontrollen över denna tjänst blir mera effektiv och sakkunnig än hittills, att säkerhetsinspektören utför nämnda kontroll å samtliga distrikt, varigenom likformighet i kontrollen erhålles, att säkerhetsinspektören är placerad i styrelsen, varigenom den synnerligen omfattande och värdefulla erfarenhet, som han genom sina inspektionsresor förvärvar, kan av styrelsen direkt tillgodogöras vid utarbetande av trafiksäkerheten berörande bestämmelser ävensom vid handläggning av ärenden rörande vissa anläggningars utförande samt vid behandling av ärenden rörande missöden och olyckshändelser. Styrelsen anser nu nämnda fördelar vara av så avgörande betydelse för säkerhetstjänstens behöriga övervakande, att den nu försöksvis vidtagna anordningen med en särskild säkerhetsinspektör enligt styrelsens uppfattning bör göras permanent.

Enligt § 23 i instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar tillkommer det varje byrå att var och en inom sitt verksamhetsområde verkställa inspektion för tillsyn av, att de av byrån meddelade föreskrifter efterlevas, och skulle sålunda ifrågavarande inspektionsverksamhet läggas under trafikbyrån, vilken byrå enligt § 40 i ovannämnda instruktion handlägger ärenden rörande signal- och säkerhetsföreskrifter för såväl statens som enskilda järnvägar. Nämnda inspektionsskyldighet skulle närmast åligga byråchefen å nämnda byrå eller någon av hans närmaste män. Då emellertid varken sagda byråchef eller hans närmaste män på grund av den löpande tjänsten, annan inspektionsverksamhet samt övriga åligganden skulle kunna utan men för arbetet i sin helhet å byrån ägna så mycken tid åt den ifrågavarande inspektionsverksamheten, som erfordras för denna viktiga tjänsts utförande på ett tillfredsställande och effektivt sätt, måste nämnda inspektionsverksamhet uppdragas åt annan härför särskilt kvalificerad tjänsteman, vilken med hänsyn till vad ovan anförts anses böra vara placerad i styrelsen och anställd å trafikbyrån. Den tjänsteställning, som denne tjänsteman bör intaga, kan, med hänsyn dels till de särskilda kvalifikationer och den stora erfarenhet på trafiktjänstens område, som han bör besitta, dels den befogenhet att i vissa fall kunna omedelbart ingripa för rättande av iakttagna oegentligheter i säkerhetstjänsten, som bör tilldelas honom, icke sättas lägre än den, som innehaves av andra tjänstemän, som utöva inspektion över trafiktjänsten, d. v. s. minst samma tjänsteställning som trafikinspektör å distrikten och sekreterare i styrelsen, och bör i överensstämmelse härmed ifrågavarande tjänsteman tilldelas minst sekreterares löneförmåner eller alltså arvode av 4,200—5,100 kronor. Med hänsyn till arten av det arbete, som ifrågavarande tjänsteman skulle komma att utföra, anses han böra benämnas »säkerhetsinspektör».

1914 års kommitté angående löneförhållanden vid statens järnvägar har i sitt förenämnda yttrande av den 29 februari innevarande år uttalat följande uppfattning rörande det av järnvägsstyrelsen föreslagna arvudet åt säkerhetsinspektören.

1914 års
kommitté.

Vad angår den föreslagna befattningen *säkerhetsinspektör*, i fråga om vilken befattnings betydelse kommittén tillåter sig att ytterligare understryka de av järnvägsstyrelsen framhållna synpunkterna, har kommittén icke kunnat undgå att finna det av styrelsen föreslagna arvudet väl knappt tillmätt i betraktande av den ställning och befogenhet, som skulle tillkomma nämnde tjänsteman. Enligt styrelsens förslag skulle säkerhetsinspektören likställas med trafikinspektör av 2:a klass. Då emellertid av de föreskrifter rörande säkerhetsinspektörens tjänstutövning, som av järnvägsstyrelsen åberopas, och i övrigt av befattningens natur följer, att ett direkt ingripande från säkerhetsinspektörens sida i fråga om tillämpandet på någon viss trafiksektion av gällande föreskrifter rörande säkerhetstjänsten eller i övrigt rörande tjänsteförhållandena på sektionen mången gång kan komma att ske, synes det mindre lämpligt att för befattningen ifråga fastställa ett lägre arvode än som tilldelats det ordinarie sektionsbefälet å de sektioner, som förestås av trafikinspektörer av 1:a klass. Kommittén har därför ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke arvudet för säkerhetsinspektören bör bestämmas till samma belopp som för sistnämnda trafikinspektörer, eller till lägst 4,800 högst 5,700 kronor. Då härav skulle följa, att säkerhetsinspektören icke ur avlönings synpunkt behöfve söka befordran till trafikinspektör av 1:a klass, vunnas antagligen även den fördelen, att man i allmänhet kunde påräkna samma persons kvarstannande å säkerhetsinspektörsposten under längre tid än som med järnvägsstyrelsens förslag bleve fallet, något som för utveckling och bibehållande av enhetlighet i system och praxis på säkerhetsområdet synes i hög grad önskvärt. Enär vidare av järnvägsstyrelsen uttalats betänkligheter mot att höja arvudet för säkerhetsinspektören över det för sekreterare å styrelsens byråer bestämda, torde här emot få erinras, att säkerhetsinspektören genom sin tjänstutövning får anses förvärva fullständig kompetens till trafikdirektörsbefattning vid distrikten, en kompetens, som däremot icke utan vidare torde förvärfvas genom bestridande av sekreterarbefattning.

Å andra sidan torde det icke kunna anses riktigt, att säkerhetsinspektören, vilken skulle placeras å styrelsens trafikbyrå, i avlöningshänseende jämföras med byrådirektörerna; och bör därför såsom villkor för nu ifrågasatta uppflyttning av säkerhetsinspektören gälla, att den här förut föreslagna löneförhöjningen av 600 kronor för nämnda byrådirektörer vinner gillande. Under nämnda förutsättning tvekar kommittén icke att föreslå arvudet för säkerhetsinspektören till det ovan angivna, 4,800 —5,700 kronor.

Departements-
chefen.

Fördelen av att vid statens järnvägar hava anställd en tjänsteman, som uteslutande ägnar sig åt säkerhetstjänstens behöriga övervakande, synes mig efter vad såväl 1912 års kommission angående trafiksäkerheten som järnvägsstyrelsen anført uppenbar. Den nu föreslagna benämningen säkerhetsinspektör å ifrågavarande befattningshavare synes mig lämplig såsom väl markerande dennes huvudsakliga uppgift.

Vad beträffar den tjänsteställning och det arvode, som denne befattningshavare bör erhålla, har järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande förklarat, att säkerhetsinspektören med hänsyn till sina kvalifikationer och befogenheter bör tillerkännas minst samma tjänsteställning, som nu tillkommer trafikinspektör å distrikten och sekreterare i styrelsen, samt att han

i överensstämmelse härmed bör tilldelas minst sekreterares löneförmåner eller ett arvode av 4,200—5,100 kronor. Kommittén har åter, med understrykande av de utav järnvägsstyrelsen framhållna synpunkterna i fråga om behövligheten av säkerhetsinspektörsbefattningen och under särskilt betonande av det mången gång erforderliga direkta ingripandet från hans sida under inspektion å linjen ävensom fördelen av att längre tid få påräkna lämplig kvalificerad person i denna viktiga befattning, uttalat den uppfattning, att — under viss förutsättning, vartill jag straxt återkommer — säkerhetsinspektören bör beträffande tjänsteställning och avlöning likställas med trafikinspektör av 1:a klass. Arvodet skulle alltså i dylikt fall sättas till 4,800—5,700 kronor.

Jag kan för min del icke finna annat än att kommitténs ståndpunkt härvidlag är den riktiga. Det direkta ingripandet i fråga om tjänsteförhållandena på en viss trafiksektion, större eller mindre, som från säkerhetsinspektörens sida utan tvivel i många fall måste äga rum, synes mig nämligen göra önskvärt, att han i befälsgrad och beträffande avlöningsförhållanden icke blir ställd på ett lägre plan än föreståndarna för de större trafiksektionerna eller trafikinspektörerna av 1:a klass. Jag anser mig ock i detta sammanhang böra omnämna, att chefen för järnvägsstyrelsen i en till mig med anledning av kommitténs utlåtande i förevarande del avgiven promemoria förklarar, att järnvägsstyrelsen så mycket hellre kunde biträda kommitténs förslag, som erfarenheten från den tid, varunder ifrågavarande befattning upprätthållits på förordnande, ytterligare ådagalagt vikten av densamma och därjämte påvisat behovet av utvidgning av befattningshavarens verksamhetsområde särskilt till att inom styrelsen bereda ärenden rörande kontrollen å efterlevnaden av gällande säkerhets- och signalföreskrifter samt ändringar eller tillägg till dessa föreskrifter eller utfärdande av nya dylika föreskrifter.

Kommittén har ansett den föreslagna högre avlöningen till säkerhetsinspektören böra utgå endast under förutsättning, att den av kommittén förordade avlöningsförhöjningen åt byrådirektörerna vunne gillande. Bärande skäl för en dylik ståndpunkt synas mig emellertid näppeligen föreligga. Förutom det att säkerhetsinspektören enligt järnvägsstyrelsens avsikt skulle inom styrelsen erhålla placering direkt under byråchef, som ju innehar högre tjänsteställning än den, som i varje fall är avsedd tillkomma säkerhetsinspektören, är det nämligen icke huvudsakligen denne senares ställning såsom tjänsteman i styrelsen, som i detta fall synes mig böra vara avgörande, utan fastmer angelägenheten av att giva honom en fullt

självständig och oberoende ställning vid utövandet av hans synnerligen viktiga och ansvarsfulla tjänstefunktioner å linjen.

13. Sekreterare å militärbyrån.

I fråga om den föreslagna sekreterarbefattningen å styrelsens militärbyrå anför styrelsen i sin skrivelse av den 27 oktober 1915 följande.

Vid avgivande år 1914 av sitt förslag om omorganisation av styrelsen sökte styrelsen anpassa antalet befattningar inom en var byrå efter de förhållanden, den ändrade byråindelningen krävde, och varigenom kunde anses i huvudsak för det dåvarande inom var byrå tillfyllestgörande ordnat i förevarande avseende. Järnvägsstyrelsen anmärkte dock, att oberoende av omorganisationsförslaget förelåg behov av ökade arbetskrafter inom två byråer, trafikbyrån och inrikes taxebyrån, varför erfordrades anställning å en var av dem av en notarie; och godkändes styrelsens förslag härutinnan av statsmakterna.

Sedan nämnda tid påfordra emellertid nu förändrade förhållanden en ökning av den å militärbyrå anställda civila arbetskraften. Detta härrör dels av förhållanden, som äga samband med den nya härordningens ikraftträdande, dels av förhållanden, som uppträtt på grund av erfarenheterna från de nu pågående krigen.

Tillämpningen av 1914 års härordning medför en ökning såväl kvalitativt som kvantitativt i militärbyråns arbete beträffande dess planläggning av trupptransporter i såväl fred som krig.

Trupptransporterna i fredstid ökas på grund av att fyra i södra och mellersta Sverige förlagda arméfördelningars rekrytskolor måste under vissa månader förläggas i Norrland för erhållande av vinterutbildning, vilken förflyttning till och från de ordinarie förläggningssorterna måste ske i två omgångar på grund av inkvarteringsförhållandena. Nödvändigheten av de högre förbandens och dessas befälhavares ordentliga utbildning i vinterfälttjänst torde också medföra årligen återkommande vinterfälttjänstövningar och därmed följande trupptransporter vintertid.

1914 års härordning har ställt flere nya årsklasser till förfogande vid fälthärens mobilisering samt i olikhet mot nuvarande förhållanden möjliggjort landsstormens sammandragande över stora delar av landet i samband med mobilisering av fälthären eller delar av densamma. Kraven på järnvägarnas transportförmåga vid mobilisering hava därför i betydlig grad ökats, och planläggningen i fredstid av dessa transporter utvidgats. Denna planläggning måste ständigt anpassa sig till den utveckling, som äger rum vid Sveriges järnvägar i fredstid. Nya bestämmelser beträffande järnvägarnas drift, tillkomsten av nya bandelar och ökningen av materielen kräva ständig omarbetning och revision av detaljer i planer och instruktioner.

Vid införande av nya bestämmelser rörande de värnpliktigas uppskov med inkallelse till krigstjänstgöring kommer järnvägsstyrelsen att tilldelas beslutanderätt i alla frågor, som röra värnpliktig personal vid såväl statens som enskilda järnvägar. I vissa frågor angående beviljande av uppskov för personal vid statens allmänna arbeten, industriföretag m. m. torde även styrelsens yttrande komma att infordras. Samtliga dessa ärenden falla inom militärbyråns verksamhetsområde.

Tillämpandet av erfarenheterna från de nu pågående krigen hava föranlett en del åtgärder, som i avsevärd grad öka militärbyråns arbete.

Vidare hava erfarenheterna givit vid handen, att de militära dispositionerna vid krig i vissa hänseenden förutsätta noggrant redan i fredstid planlagd samverkan med civila myndigheter, särskilt med hänsyn till allmänheten. Även i fråga om den järnvägs militära planläggningen hava i följd härav öppnats nya arbetsfält.

I öfrigt påkalla vunna erfarenheter ökad uppmärksamhet och ökat arbete för framtida vidmakthållande och utvecklande av militära, järnvägen berörande instruktioner ävensom för anpassande av det järnvägs militära instruktionsväsendet efter den fortgående utvecklingen av statens och enskilda järnvägars instruktioner för fredstraffiken.

Beredningen av samtliga här ovan omnämnda ärenden bildar i flera avseenden ett till stor del nytt arbetsfält av sådan omfattning, att kravet på dessa ärendens behöriga beredning icke kan tillgodoses utan ökning i den kvalificerade civila arbetskraften.

På grund av att byråchefen och militärassistenten förordnas för en tid av allenast tre år, är det, ehuru dessa ombyten icke ske samtidigt, dock för bevarande av kontinuiteten i byråns arbete nödvändigt, att en kvalificerad civil tjänsteman i stora drag äger kännedom om hela den militära planläggningen i vad angår järnvägarna. Denna uppgift kan notarien på grund av arten och mångfalden av löpande ärenden icke för närvarande fylla. Icke heller blir detta möjligt i framtiden, i betraktande av den ökning i antalet löpande ärenden, som alltjämt äger rum.

En ny tjänst å militärbyrån är därför enligt järnvägsstyrelsens uppfattning erforderlig. Då innehavaren av den nya tjänsten bör äga såväl ingående författningskännedom som öck erfarenhet på trafiktjänstens område och slutligen bör — för att under de relativt täta ombytena av byråchef och militärassistent bevara kontinuiteten av byråns arbete — kunna påräknas kvarbli på militärbyrån under längre tid, måste han beredas sådana avlöningsförmåner och sådan tjänsteställning, att för denna tjänst kan förvärfvas fullt kvalificerad person.

På grund av det anförda anser styrelsen, att den nya befattningen bör vara en sekreterarbefattning.

Medan innehavaren av den nya befattningen skulle komma att tilldelas särskilt krävande arbetsuppgifter, närmast motsvarande dem, som tillkomma innehavare av högre trafikbefälstjänster, skulle notarien komma att hos sig bibehålla sådana göromål, som i vikt motsvara dem, som åligga övriga notaries hos styrelsen, exempelvis å de rent tekniska byråerna. Särskilt gäller detta handhavandet av den löpande tjänsten ifråga om hemliga ärenden. Utom göromål, motsvarande notaries åliggande å andra byråer, skulle notarien tilldelas vården av och ansvaret för i byråns valv förvarade hemliga handlingar, uppgående till ett avsevärt antal, ävensom kontrollen över till statens och enskilda järnvägars tjänstemän utlämnade dylika handlingar.

Enär de nu nämnda och av notarien för närvarande förrättade göromålen äro av så ansvarsfull beskaffenhet, att desamma icke böra överlätas på lägre tjänstehavare, bör notariebefattningen enligt styrelsens mening bibehållas.

Vad styrelsen anförut och åberopat i fråga om behovet av en sekreterarbefattning å militära byrån har synts mig övertygande. Likaså finner jag de skäl fullgoda, som styrelsen anförut till stöd för att det oaktat bibehålla nuvarande notarietjänsten å samma byrå. Jag tillåter mig alltså tillstyrka styrelsens förslag i angivna avseenden.

Departements-
chefen.

Jag övergår härefter till granskning av styrelsens förslag att såsom föreståndare för ilgodsexpeditionen vid Norrköping tillsätta en expeditiönsföreståndare i stället för nuvarande tjänsteman av förste sta- **14. Expeditionsföreståndare i Norrköping.**

tionsskrivares grad. Styrelsen anför härom i sin skrivelse av den 27 oktober 1915 följande.

Järnvägsstyrelsen.

Genom beslut den 31 oktober 1911 uppdrog styrelsen åt den samtidigt tillsatta trafikavdelningens tjänstgöringskommission att uppgöra förslag till bl. a. ordnandet av stationstjänsten vid statens järnvägar. I denna kommissions slutbetänkande den 2 maj 1914 anfördes i fråga om stationsföreståndarnas å de större stationernas närmaste befäl följande.

»*Underinspektorer* och *expeditionsföreståndare* anser kommissionen behövliga till nuvarande antal, dock att såsom föreståndare för ilgodsexpeditionen vid Norrköping tillsattes en expeditonsföreståndare i stället för en tjänsteman av första stations-skrivares grad, som för närvarande förestår expeditionen. Förutom att trafikens omfattning synes berättiga en höjning av nämnda föreståndares tjänsteställning, vunnnes ock i och med genomförandet av kommissionens förslag en större likformighet inom stationen. Kommissionen har dessutom utgått från den förutsättningen, att trafiken å varje överinspektorsstation eller station av 1:a klass bör hava nått den omfattning, att såsom föreståndare för varje huvudavdelning å stationen i regel bör finnas en expeditonsföreståndare.»

I det utlåtande som III distriktsförvaltningen avgav över förenämnda kommissions slutbetänkande anføres angående expeditonsföreståndarbefattningen vid ilgodsexpeditionen i Norrköping följande.

»Sedan flera år tillbaka har distriktsförvaltningen i förslag till avlöningsstat upptagit en expeditonsföreståndarbefattning för ilgodsexpeditionen i Norrköping. Distriktsförvaltningen biträder den av kommissionen framförda principen för anställandet av expeditonsföreståndare.»

I avvaktan på den slutliga behandlingen i styrelsen av nämnda tjänstgöringskommissions förslag, vilket år 1915 ägt rum i samband med styrelsens underdåniga utlåtande över 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befordringsförhållanden vid statens järnvägar, har styrelsen hittills ej ansett sig böra göra någon framställning angående föreslagna expeditonsföreståndarbefattning.

Sedan nu styrelsen verkställt den slutliga granskningen av personaluppsättningen å stationerna och i övriga hänseenden i allmänhet ansett sig böra följa kommissionens förslag, får styrelsen, sedan den prövat kommissionens förslag i fråga om expeditonsföreståndarbefattningen vid ilgodsexpeditionen i Norrköping och ansett det samma hava fullt fog för sig, ytterligare anför följande.

För jämförelse med andra liknande expeditioner bifogas en tablå¹⁾ över antalet personal samt trafikens och penningrörelsens omfattning år 1914 vid de av statens järnvägars ilgodsexpeditioner, som förestås av expeditonsföreståndare och förste stationsskrivare samt vid fraktgodsexpeditionerna i Norrköping. Av denna tablå framgår, att ilgodsexpeditionen i Norrköping i fråga om personal och omhänderhavda medel är omkring en halv gång till så stor som den närmast i storlek varande ilgodsexpeditionen i Örebro, att den förstnämnda expeditionen har att uppvisa dubbelt så många utfärdade efterkravssedlar, under det att antalet expeditioner däremot är något större i Örebro. Vid en jämförelse mellan såväl antalet personal som sammanlagda trafikarbete och omhänderhavda medel vid de å tablån upptagna expeditionerna finnes ilgodsexpeditionen i Norrköping mera vara att hänföra till den grupp,

¹⁾ Såsom bilaga 2 vidfogad protokollet.

som har expeditiönsföreståndare till föreståndare, än till den grupp, som till föreståndare endast har förste stationssekreterare.

Jämföres åter ilgodsexpeditionen i Norrköping med de vid samma station befintliga fraktgodsexpeditionerna, vilka hava expeditiönsföreståndare som föreståndare, finnes den förstnämnda såväl i avseende till personal som trafik och omhändertagda medel stå något framför sistnämnda expeditionerna.

I anledning av det anförda får styrelsen även som sin mening uttala, att ilgodsexpeditionen i Norrköping bör förestås av en tjänsteman av expeditiönsföreståndares grad.

Såsom av det sagda framgår, är frågan om inrättandet av en expeditiönsföreståndarbefattning vid ilgodsexpeditionen i Norrköping ursprungligen en detalj i det förslag till ordnande av stations- och tåg-tjänstgöringen vid hela statsbanenätet, som på sin tid framlagts av den av järnvägsstyrelsen tillsatta s. k. trafikavdelningens tjänstgöringskommission. Såväl vederbörande distriktsförvaltning som järnvägsstyrelsen hava sedermera vid granskning av förslaget biträtt kommissionens uppfattning i detta avseende, och järnvägsstyrelsen har nu ansett tidpunkten vara inne att hos statsmakterna göra hemställan om inrättandet av ifrågakvarande nya befattning. Styrelsen framför sålunda här ett förslag, som är grundat på en mycket ingående fackmässig utredning. De nyss nämnda av styrelsen åberopade jämförande statistiska uppgifterna torde därjämte giva ett ytterligare stöd för behovet och lämpligheten av att inrätta ifrågakvarande expeditiönsföreståndarbefattning. Jag hemställer därför om godkännande av styrelsens förslag i denna del.

Departements-
chefen.

Den ekonomiska innebörden av de förslag, styrelsen framställt i sin skrivelse den 27 oktober 1915, framgår av följande av styrelsen lämnade översikt. Styrelsen har därvid räknat efter avlöningen i lägsta lönegraden — utom beträffande förste kontorsbiträden, i fråga om vilka befattningar räknats efter avlöningen i högsta lönegraden — samt utgått ifrån den förutsättning, att tillfälligt lönetillägg skall under år 1917 utgå till viss personal efter enahanda grunder, som gälla i fråga om det av statsmakterna för år 1916 beviljade tillfälliga lönetillägget.

15. Ekono-
misk inne-
börd av
styrelsens
förslag den
27/10 1915.

	Nu utgående årsavlöning kr.	Föreslagen årsavlöning kr.	Ökning kr.
1. Byggnadsbyråns nybyggnadsavdelning.			
Overingenjör	12,000	12,000	—
1 byrådirektör	6,600	7,200	600
1 byråingenjör av 1:a klass	5,700	6,600	900
1 sekreterare och ombudsman	5,700	6,600	900
2. Förhöjning av arvode till tre byrådirektörer	19,800	21,600	1,800
3. Förhöjning av arvode till byråingenjör av 1:a klass (enligt 1915 års stat 11 st.)	(å 6,600) 62,700	(å 7,200) 72,600	9,900
4. Två byråingenjörer av 2:a klass å byggnadsbyråns ban- gårdsavdelning å 4,620 kr.	(å 5,700) —	(å 6,600) 9,240	9,240
5. Baninspektorer (5 st.). Skillnaden mellan avlöning ¹⁾ till baninspektör (4,200 kr.) och underingenjör (3,120 kr.)	—	—	5,400
6. Personal för skötseln och underhållet av anordningar för elektrisk drift	—	—	—
7. Förste kontorsbiträden (115 st.) å 330 kr. ökning ¹⁾	—	—	37,950
8. Kvinnliga kontorsbiträden i styrelsen ²⁾	—	—	—
9. Kvinnliga ritare (5 st.)	3,150	7,300	4,150
10. En säkerhetsinspektör	—	—	5,700
11. En sekreterare å militärbyrån	—	—	5,700
12. En expeditiönsföreståndare i Norrköping. Skillnad mellan avlöning till expeditiönsföreståndare och förste stationsskrivare	—	—	1,065
13. Förhöjning av arvode till manligt kontorsbiträde i sty- relsen ⁴⁾	—	—	—
Summa kronor...	—	—	83,305

¹⁾ Beräknad i genomsnitt efter 30 % i fråga om ersättning för bostad och bränsle.

²⁾ Av texten framgår, att med inrättande av dessa befattningar skulle uppstå kostnadsminskning.

³⁾ Ersättning för bostad och bränsle är beräknad efter 40 % beträffande 3 stycken och efter 35 % beträffande återstående 2 stycken.

⁴⁾ För det jämförelsevis ringa antal nuvarande manliga kontorsbiträden i styrelsen skulle väl omedelbart inträda kostnadsökning, men med hänsyn till den i texten angivna kostnadsminskning, som skulle uppkomma vid blivande utbyte av bokhållare och kontorsskrivare mot manliga och kvinnliga kontorsbiträden har ej här uppförts någon kostnadsökning.

Järnvägsstyrelsens förslag skulle sålunda enligt nyss angivna beräkningsgrunder innebära en utgiftsökning å sammanlagt 83,305 kronor.

För den händelse Kungl. Maj:t gillar min förut framlagda uppfattning att icke biträda styrelsens förslag, i vad det avser att dels uppflytta byråingenjörer av 1:a klass samt byrådirektörerna på högre platser i löneskalan än dessa befattningar nu innehava och dels utbyta den nu å extra stat uppförda sekreterarbefattningen å byggnadsbyrån mot en ordinarie sekreterar- och ombudsmansbefattning, i avlöningshänseende likställd med styrelsens ombudsman, skulle detta medföra en reducering om tillhoppa 14,100 kronor. Å andra sidan skulle, vid bifall till vad jag i sådant hänseende förordat, avlöningen till säkerhetsinspektoren utgå med ett belopp, som med 900 kronor överstiger det av styrelsen föreslagna. Kostnadsökningen enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle således komma att uppgå till 70,105 kronor.

I sin förevarande skrivelse av den 27 oktober 1915 har styrelsen vidare anført, att i samband med förslaget om inrättande av de i skrivelsen omförmälda nya tjänstebefattningar erfordrades — förutom vissa ändringar i avlöningsreglementet — jämväl vissa närmare angivna ändringar i den för statens järnvägars personal gällande pensionslag.

Utan direkt samband med förslaget om nya tjänstebefattningar har styrelsen i förevarande skrivelse därjämte föreslagit vissa ändringar i avlöningsreglementet. Styrelsen har nämligen på grund av nya bandelars tillkomst ifrågasatt ändringar i bestämmelserna om kallortstillägg, i samband varmed dessa bestämmelser ansetts böra undergå en omredigering.

Vad då först angår de ändringar i avlöningsreglementets stadganden om arvodesförhöjning m. m., som styrelsen föreslagit i anledning av de nya tjänstebefattningarna, ber jag få meddela, att 1914 års kommitté angående löneförhållanden vid statens järnvägar i sitt yttrande förklarat sig icke hava något att erinra mot desamma. Min granskning av berörda ändringsförslag har fört mig till samma resultat. Förslagen äro uppgjorda i full anslutning till nuvarande bestämmelser för likställda befattningshavare. Jag ber dock få anmärka, att styrelsen i fråga om kallortstillägg likställt den å banlinjen Abisko—Riksgränsen tjänstgörande elektriska ledningspersonalen, som är avsedd tillhöra maskinavdelningen, icke med maskinavdelningens övriga befattningshavare utan med banavdelningens tjänstemän å nämnda banlinje, vilka sistnämnda som bekant äro tillerkända ett högre kallortstillägg än maskin- och trafikavdelningarnas befattningshavare å samma banlinje. Emellertid synes mig intet vara att invända häremot. Då den elektriska ledningspersonalen är anställd dels för avhjälpande av skador å de elektriska kraftledningarna

16. Ändringar i avlöningsreglementet m. m. i anledning av järnvägsstyrelsens skrivelse d. 27/10 1915.

och dels för verkställande av regelbundna inspektioner av nämnda ledningar, måste den givetvis utföra sitt arbete utomhus. Tjänstgöringen för berörda personal är därför särskilt å ifrågavarande bandel Abisko—Riksgränsen med där rådande naturförhållanden synnerligen krävande och ur nu behandlade synpunkter att jämföra med den egentliga banbevakningspersonalens å samma bandel.

Mot de ifrågasatta ändringarna i pensionslagen har jag icke heller något att erinra. Detsamma gäller det av styrelsen i anledning av nya bandelars tillkomst framförda förslaget om ändringar i bestämmelserna om kallortstillägg samt den i samband härmed verkställda redaktionella omarbetningen av samma bestämmelser.

I anslutning till vad såväl vid 1907 års lönereglering som i samband med 1914 års organisationsändring ägde rum, torde det vara rättvist och billigt, att de nya avlöningsbestämmelserna för de manliga kontorsbiträdena i styrelsen omedelbart efter bestämmelsernas trädande i kraft varda i sin helhet gällande för dessa befattningshavare, såsom om bestämmelserna varit tillämpade under vars och ens tjänstetid såsom ordinarie i nu innehavande befattning. Övergångsbestämmelse i sådant avseende torde — på sätt som skett vid nämnda lönereglering och i samband med 1914 års organisationsförändring — böra, efter riksdagens medgivande, utfärdas av Kungl. Maj:t.

**17. Ändrad
klassindel-
ning av
statsbane-
stationerna
m. m.**

Jag övergår härefter till frågan om omklassificering av stationerna vid statens järnvägar, beträffande vilken fråga järnvägsstyrelsen gjort framställning i skrivelse den 24 mars 1916.

Nuvarande
indelnings-
grunder.

Till en början tillåter jag mig därvid meddela, att före 1897 års lönereglering stationerna icke i avlöningsreglementet voro uppdelade i bestämda klasser, ehuru i praktiken en sådan uppdelning åtminstone i viss mån gjorde sig gällande. Järnvägsstyrelsen ifrågasatte emellertid i skrivelse den 26 november 1892, att stationerna skulle indelas i dylika klasser i förhållande till varje stations vikt och betydelse med avseende på såväl trafik och inkomster som underlydande personal. Denna tanke upptogs av 1893 års järnvägskommitté. Vid löneregleringen år 1897 bestämdes i enlighet med kommitténs förslag, att stationerna skulle indelas i sju klasser, av vilka fem skulle förestås av stationsinspektorer och två av stationsmästare.

Såsom underlag för den sålunda företagna klassificeringen tjänade, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, 1896 års statistiska tal för följande trafikfaktorer, nämligen:

1. Resande, antal per dag.
2. Gods, ton per dag.
3. Åkdon och djur, antal under året.
4. Tåg, antal per dag.
5. Expeditioner, antal per dag.
6. Till- och avkopplade godsvagnar, antal under 2 månader.
7. Inkomster, summa kronor per år.
8. Personal, antal per dag.

De enligt det statistiska materialet utfunna talen för de olika faktorerna omsattes sedermera efter en viss, på det praktiska omdömet grundad skala till exponenter från 1 till 10. Högsta möjliga exponenttalet utgjorde sålunda för en station med fullständig trafik 80 och lägsta talet 8.

Vid bestämmandet av stationernas klass gällde som regel, att stationer med minst 35 som exponentsumma inordnades bland stationsinspektorsstationerna och stationer med högst 30 som exponentsumma bland stationsmästarstationerna. Stationer med exponentsummor mellan 31 och 34 bibehöllös i regel i den grupp, dit de förut varit hänfödda. För fastställande av till vilken klass respektive stationer skulle höra, togs hänsyn, förutom till exponenttalen, jämväl till övriga omständigheter, som ansågos skäligen böra inverka därpå.

De för den sålunda genomförda klassindelningen grundläggande principerna hava visserligen sedermera undergått smärre ändringar genom omvärdering av trafiksiffrornas förhållande till exponenterna, men hava i övrigt tillämpats jämväl för nu gällande klassindelning.

Senast verkställda allmänna och huvudsakligen ännu gällande klassificering ägde rum år 1902 beträffande stationsklasserna 1—3 och år 1907 beträffande stationer av klasserna 4—7. Sistnämnda klassificering grundade sig på medeltalet av trafiksiffrorna för åren 1904—1906.

Vid 1907 års klassificering uppflyttades en del av dåvarande 5:e klass stationerna till 4:e klass. Återstående delen förändrades efter hand till stationsmästarstationer. Stationerna av 4:e klassen uppdelades i stationer av 4:e klassen A, eller egentliga 4:e klassens stationer, samt stationer av 4:e klassen B, eller sådana stationer, som vore avsedda att vid nuvarande föreståndares avgång nedflyttas till femte klassens stationer.

Enligt nuvarande organisation förestås de tre största stationerna — Stockholms central samt Göteborgs och Malmö stationer — av överinspektorer. Övriga stationer förestås, såsom av det anförda framgår, klasserna 1—4 av stationsinspektorer (tjänstemän av högre grad) och klasserna 5—7 av stationsmästare (tjänstemän av lägre grad). Endast beträffande

de till klasserna 1—3 hänförliga stationer är deras antal bestämt i avlöningsreglementet, under det att antalet av övriga stationer bestämmes av Kungl. Maj:t. Såsom kompetensvillkor för erhållande av överinspektors- eller stationsinspektorsbefattning fordras enligt § 122 av instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar den 19 november 1914 att hava avlagt mogenhetsexamen eller avgångsexamen från handelsinstitut eller teknisk elementarskola eller realskoleexamen, under villkor, vad sistnämnda examen beträffar, av vitsord om godkända insikter i modersmålet, tyska, engelska, franska, geografi och matematik. För stationsmästarbefattnings erhållande fordras endast den allmänbildning, som folkskolan meddelar.

Trafikavdel-
ningens
tjänstgörings-
kommission.

År 1911 tillsatte järnvägsstyrelsen en tjänstgöringskommission för trafikavdelningen med huvuduppgift att närmare granska och avgiva förslag rörande trafikpersonalens tjänstgöringsförhållanden. Kommissionens arbete anordnades så, att detsamma skulle kunna i viss mån tjäna jämväl som underlag för en revidering av de för stationernas klassindelning gällande grunder.

1912 års kom-
mission för
undersökning
rörande vissa
personal- och
befordrings-
förhållanden
vid statens
järnvägar.

Under det att tjänstgöringskommissionens arbeten pågingo, tillsatte emellertid chefen för civildepartementet på grund av nådigt bemyndigande den 23 februari 1912 den s. k. 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befordringsförhållanden vid statens järnvägar.

Kommissionen avgav den 20 december 1913 betänkande, vari kommissionen även yttrade sig i fråga om stationernas indelning i klasser samt om kompetensvillkoren för stationsföreståndare.

Vidkommande frågan, huruvida å stationerna förekomme användning av överkvalificerad arbetskraft, hade kommissionen, vad först anginge befattningarna såsom stationsföreståndare, funnit sig, med hänsyn till omfattningen och betydenheten av rörelsen å stationer av 3:e och högre klass, icke kunna anse det vara opåkallat, att man av föreståndarna för nämnda stationer fordrade minst det mått av allmänbildning, som realskolexamen representerade.

Beträffande befattningarna såsom föreståndare för stationer av 4:e klassen A hade inom kommissionen ifrågasatts, huruvida icke till föreståndare för stationer av sagda klass borde kunna användas stationsmästare, d. v. s. tjänstemän, av vilka icke fordrades högre mått av allmänbildning än som i folkskolan bibringades.

Det hade därvid framhållits, att, då en stationsföreståndare å en 4:e klassens station hade i stort sett enahanda göromål och åligganden som en stationsföreståndare å en 5:e klassens station, det syntes vara anledning antaga, att man även å en 4:e klassens station skulle kunna använda stationsmästare såsom föreståndare.

Kommissionen hade med avseende därå anmärkt, att det sålunda åberopade förhållandet icke kunde få vara utslagsgivande i frågan. Konsekvent fullföljt skulle, yttrade

kommissionen, ett resonemang, sådant som det anförda, leda därtill, att samtliga stationer borde kunna förestås av stationsmästare, något som efter kommissionens uppfattning uppenbarligen icke borde kunna ifrågasättas. Vad som enligt kommissionens mening borde vara avgörande vore den vikt och betydelse, som en station ägde. Vore en station av viss större vikt och betydelse, borde man, hade det synts kommissionen, såsom föreståndare för densamma hava en befattningshavare, av vilken man krävde minst det mått av allmänbildning, som realskolexamen representerade.

Kommissionen har hemställt, att järnvägsstyrelsen måtte anbefallas dels att snarast möjligt verkställa omklassificering av stationerna vid statens järnvägar samt därvid noga tillse, att gränsen mellan å ena sidan den grupp av stationer, beträffande vilka man för vederbörande stationsföreståndare kräver minst realskolexamen, samt å andra sidan den grupp av stationer, beträffande vilka man av vederbörande föreståndare icke kräver högre mått av allmänbildning än som folkskolan bibringar, icke sättes lägre än som för tjänstens behöriga skötande kan anses vara oundgängligen erforderligt, dels ock att med vissa bestämda tids mellanrum samt därutöver, då stationsföreståndare avgår och det finnes anledning antaga, att ändring i stationens trafikvärde uppstått, verkställa en allmän undersökning därom, huruvida stationernas klassificering må motsvara rådande förhållanden.

I utlåtande den 31 maj 1915 över kommissionens berörda betänkande anförde järnvägsstyrelsen, att förutnämnda av styrelsen tillsatta tjänstgöringskommission samlat ett betydande utredningsmaterial beträffande stationstjänstens art och omfattning å de olika stationerna. Sedan denna kommission i maj månad 1914 avgivit sitt betänkande, hade styrelsen, som ville låta nyssnämnda undersökningsmateriel bliva fruktbärande jämväl med avseende å stationernas indelning i klasser, funnit tiden vara inne att upptaga denna fråga till behandling.

Järnvägs-
styrelsens
utlåtande över
1912 års
kommissions
betänkande.

På grund av frågans omfattning samt den betydelse som dess lösande komme att få för den stora därav berörda tjänstemannakåren, hade styrelsen sålunda ansett lämpligt tillsätta en särskild kommission, i vilken ingingo representanter för såväl stationsinspektörerna som stationsmästarna, med uppdrag att upprätta förslag till nya grunder för stationernas klassindelning och för de olika stationernas hänförande till särskilda klasser och de övriga omständigheter, som kunde vara att beakta, ävensom att uppgöra förslag beträffande de klasser av stationer, som borde förestås av tjänstemän, av vilka man krävde minst realskolexamen. Denna kommission hade påbörjat sitt arbete i slutet av år 1914 men vid tiden för avgivandet av ifrågavarande utlåtande ännu icke slutat sitt uppdrag. Styrelsen hemställde därför, att, i avbidan på kommissionens förslag i

Järnvägs-
styrelsens
klassificerings-
kommission.

ämnet, det måtte tills vidare få anstå med besvarande i nu ifrågavarande del av 1912 års kommissions betänkande.

Kungl. Maj:ts
beslut d. 23/9
1915.

Genom nådigt brev den 23 september 1915 fann Kungl. Maj:t, enär järnvägsstyrelsen, på sätt i berörda utlåtande angivits, under år 1914 tillsatt en särskild kommission med uppdrag att avgiva förslag till ny klassindelning av stationerna, vad 1912 års kommission under förevarande punkt föreslagit icke för det dåvarande föranleda vidare åtgärd.

Järnvägs-
styrelsens
förslag d.
24/3 1916.

Sedan berörda klassificeringskommission avgivit sitt utlåtande i ämnet och samtliga distriktsförvaltningar avgivit yttranden över det samma, har järnvägsstyrelsen nu i skrivelse den 24 mars 1916 framlagt förslag till omklassificering av stationerna vid statens järnvägar.

Grunder för
stationsklassi-
ficeringen.

I avseende å de huvudsynpunkter, som varit ledande för järnvägsstyrelsen vid bestämmandet av nya grunder för stationernas vid statens järnvägar klassificering, anför styrelsen följande:

»Stationsklassificeringens ändamål är att med hänsyn till storleken och arten av det på stationsföreståndarna vilande arbetet samt det därmed förenade ansvaret sammanföra likartade stationer till gemensamma grupper och såmedelst åstadkomma, att arbete och ansvar av samma slag och till samma omfattning i avlöningshänseende värdesättes på samma sätt.

På grund av järnvägstjänstens olika natur vid olika stationer måste ett klassificeringssystem, för att en så långt möjligt rättvis uppskattning av stationernas inbördes förhållande med hänsyn till det stationsföreståndaren pålagda arbetet och ansvaret skall kunna vinnas, först och främst innehålla faktorer för alla de arbets- och ansvarsområden, som i allmänhet falla in under stationstjänsten, och därnäst medtaga dessa faktorer så avvägda mot varandra, att ingen faktor kommer att utöva ett vare sig större eller mindre inflytande på en stations ställning i systemet, än som kan anses vara rimligt och rättvist.

Vid en undersökning av de hittills för klassindelningen vid statens järnvägar gällande grunder finner man, att desamma icke kunna vara fullt tillfredsställande framför allt av det skäl, att dessa grunder tillämpas på så sätt, att, beträffande ett stort antal stationer (föreningsstationerna), icke stationens hela trafik utan endast den statens järnvägar berörande trafiken lagts till grund för jämförelserna. Men även beträffande själva valet av vissa faktorer kunna erinringar göras, och rikta sig anmärkningarna då i främsta rummet mot faktorn »ton gods». Det har nämligen visat sig, att för stationer med masstrafik (trävaror, trämassa, kol, malm, kalk m. fl. godsslag) denna faktor giver mycket höga exponenter, utan att den större godskvantiteten i motsvarande grad ökar arbetet eller ansvaret, under det samma faktor för stationer med företrädesvis styckegodstrafik giver jämförelsevis låga exponenter, ehuru både arbete och ansvar där äro betydligt större per ton än å stationer med förstnämnda slags trafik. Visserligen utöva faktorerna »expeditioner» och »godsvagnar» ett i viss mån korrigerande inflytande, men då alla tre faktorerna likväl bedömas var för sig, är detta inflytande endast indirekt och gör faktorn »gods» i och för sig lika otillförlitlig.

Detsamma gäller faktorn »inkomster», sådan densamma är beräknad i de statistiska årsberättelserna. Att bland faktorerna för stationernas klassindelning medtaga ett tal för inkomsterna kan näppeligen hava sin grund i något annat än att man antingen vill låta det för järnvägen framkommande ekonomiska utbytet av den vid stationen ombesörjda trafikrörelsen i sin helhet utvisa stationernas vikt och betydelse, eller ock att man vill taga hänsyn till det penningansvar, som påvilar stationsföreståndaren. Men på intetdera av dessa spörsmål lämnar statistikens siffror i kolumnen »inkomster» någon upplysning, alldenstund dessa siffror angiva endast den statsbanorna tillfallande inkomsten för *avsänd* trafik.

Slutligen har styrelsen funnit, att faktorn »åkdon och djur», som ju alltid får sitt uttryck i faktorerna »expeditioner» och »vagnar», på grund därav är av så ringa betydelse, att densamma saklöst torde kunna utelämnas, under det att resgodstrafiken, som i vårt land är av jämförelsevis stor omfattning och som icke kommer på annat sätt till synes i statistiken, ävensom telegrajtjänsten, äro tjänstegrenar, som rätteligen synas böra beaktas.

Styrelsen har därför kommit till den uppfattningen, att några av de hittills använda faktorerna icke äro fullt lämpliga, liksom ock att faktorernas värdesättande i jämförelse med varandra icke är ägnat att giva en fullt rättvis jämförelse mellan de olika stationerna. Efter att hava tagit del av vid de enskilda svenska järnvägarna ävensom vid de norska och danska statsbanorna använda olika klassificeringssystem och med beaktande av vad statens järnvägars förenämnda klassificeringskommitté och distriktsförvaltningarna yttrat, har styrelsen funnit sig böra tillämpa ett i viss mån annorlunda uppställt system för stationsklassificeringen än det hittills för statens järnvägar gällande.

Styrelsen anser, att stationsföreståndarnas i allmänhet förekommande arbets- och ansvarsområden kunna uppdelas i följande huvudgrenar:

- a) det allmänna ansvaret ur befälssynpunkt,
- b) ansvaret för säkerhetstjänsten,
- c) ansvaret för expeditions- och magasinistjänsten samt
- d) penningansvaret.

Det allmänna ansvaret ur befälssynpunkt anses fortfarande bäst komma till uttryck genom faktorn »antal personal i medeltal per dag».

Ansvaret för säkerhetstjänsten uttryckes jämväl fortfarande genom faktorerna »antal tåg» och »antal till- och avkopplade vagnar i medeltal per dag». Härtill kommer emellertid vissa tillägg för avvikande linjer samt för passerande tåg och för tåg, som utgå från och sålunda utrustas vid stationen, men med viss reducering för station vid dubbelspårig linje, allt för att åstadkomma ett tydligare uttryck för stationsföreståndarens ansvar i avseende å säkerhetstjänsten, än vad som framgått av hittills använda faktorer.

Ansvaret för expeditions- och magasinistjänsten uttryckes genom faktorerna »antal biljetter, expeditioner, telegram, resgodskolli och omlastade stycke godsvagnar per år».

Från det hittills vid statens järnvägar tillämpade systemet äro således utelämnade faktorerna »gods ton» samt »åkdon och djur», vilka, som förut nämnts, icke anses lämpliga som faktorer. I stället har antalet expeditioner fått göra sig mera gällande i systemet för att uttrycka hela det med godset förenade arbetet med undantag för omfattningen av vagnsväxlingen, för vilken omfattning faktorn »till- och avkopplade vagnar» jämväl får vara ett uttryck.

Penningansvaret har erhållit uttryck genom faktorn »totaluppbörd», innebärande även uppbörden för vid föreningsstationer anslutande järnvägar samt av faktorn »efterkrav», innefattande såväl avsända som emottagna sådana.

Beträffande beräkningssättet för de olika faktorernas inbördes värde i systemet har följts det gamla systemets omvärdering i exponenttal för att vinna möjlighet att reducera masstalen till bättre jämförelse med de mindre talen. Skolorna hava emellertid här byggts helt olika de nuvarande samt gjorts betydligt vidare än dessa. Fem olika skalor äro upprättade och således faktorerna fördelade i fem grupper: 1) personal, 2) tåg, 3) vagnar och biljetter, 4) expeditioner och telegram samt 5) resgodis, omlastade styckegodsvagnar, totaluppbörd och efterkrav. Skolorna äro givetvis byggda så, att för de känsligaste faktorerna intervallerna mellan faktorernas enheter äro korta, men bliva allt längre ju mera masstal, som kunna förekomma i faktorerna.

En jämförelse mellan här förut omnämnda system och det av styrelsen nu valda i avseende å den styrka, varmed de olika faktorerna göra sig gällande i systemet, kan näppeligen göras, enär i de olika systemen icke förekomma just desamma faktorerna eller ens samma antal faktorer. Därför måste härvid bliva avgörande, vad omdöme och erfarenhet visar giva riktiga resultat i väl kända och undersökta fall.»

Den ordningsföljd, i vilken stationerna kommit i förhållande till varandra med tillämpning av styrelsens klassificeringssystem, framgår av en styrelsens skrivelse bifogad sammanställning, som dock ej här torde behöva återgivas. Sammanställningen utvisar för varje station: nuvarande klass och av styrelsen föreslagen klass ävensom poängtal enligt styrelsens system samt nummer i ordningsföljd mellan samtliga stationer dels för närvarande, dels enligt styrelsens förslag ävensom slutligen uppgift å antalet personal.

Av denna sammanställning framgår, att poängtalen fortlöpa i en utan större språng fallande skala, vilket förhållande enligt styrelsens mening intygar riktigheten av den praktiska erfarenheten, att några skarpa gränser icke kunna uppdragas mellan de olika klasserna. Man är därför, säger styrelsen, nödsakad att vid bestämmande av dessa gränser lita mera till det subjektiva omdömet, om vad som kan vara rimligt och rättvist.

Vad beträffar antalet klasser anser styrelsen, att skäl ej föreligger vare sig för inskränkning eller ökning i det nuvarande antalet, och att därför sju klasser förutom överinspektorsstationerna böra bibehållas.

Såsom skäl för höjning eller sänkning i klass av stationerna anför styrelsen i avseende å klasserna 1—3 följande.

»Till första klass från andra anser styrelsen följande stationer böra uppflyttas, nämligen: Nässjö, Uppsala, Linköping, Hallsberg, Örebro, Lund, Krylbo, Falköping-Ranten, Eslöv, Hässleholm och Katrineholm. Samtliga dessa stationer hava utvecklats och utvecklas fortfarande mycket kraftigt och ställa numera på sina föreståndare särdeles stora krav i avseende å organisations-, inspektions- och befälsförmåga. Det

Förslag i
avseende å
klass 1—3.

arbete och ansvar, som fördenskull påvilat föreståndarna för dessa stationer, anser styrelsen böra värderas lika högt som för de två förutvarande första klass stationerna Norrköping och Stockholm norra och samtliga nu nämnda stationer således jämsställas i första klass.

I vidfogade sammanställning av trafikciffrorna för år 1913 beträffande de till uppflyttning respektive nedflyttning föreslagna stationerna¹⁾ är till jämförelse medtagen nuvarande första klassens station Norrköping. Siffrorna för den andra nuvarande första klassens stationen, Stockholm norra, lämpa sig icke för en jämförelse i detta fall, då ju Stockholm norra är en specialstation för nästan uteslutande styckegodstrafik.

Till *andra klass* från tredje anser styrelsen följande stationer böra uppflyttas, nämligen: Alvesta, Kiruna, Kil, Gällivare, Änge, Flen, Kävlinge, Olskroken, Bräcke, Göteborgs hamnbanestation och Värtan, ävensom till andra klass från fjärde stationerna Tomtebodavägen och Örebro södra. Samtliga dessa stationer hava numera nått en sådan utveckling, att de väl försvara sin plats bland andra klassens stationer. Visserligen hänvisa poängtalerna för Göteborgs hamnbanestation och Värtan till tredje klassens stationer, men beror detta därpå, att dessa stationer icke hava fullständig trafik. Deras trafik är emellertid så omfattande och viktig samt ställer så stora krav på föreståndarens förmåga av initiativ, befälsföring och klok beräkning, att de otvivelaktigt böra hänföras till andra klassens stationer. De nuvarande andra klassens stationerna Söderhamn och Hudiksvall torde däremot kunna anses mera tillhöra tredje klassen än andra, men har styrelsen i avvaktan på erfarenhet från vad Ostkustbanan kan skapa för rörelse vid dessa stationer icke för närvarande velat föreslå någon ändring i klass.

I sammanställningen äro till jämförelse de nuvarande andra klassens stationerna Jönköping — med högsta poängtal bland dessa stationer — samt Söderhamn och Hudiksvall medtagna.

Till *tredje klass* från fjärde anser styrelsen följande stationer böra uppflyttas, nämligen: Älvsjö, Frövi, Saltskog, Långsele, Karlstad östra, Västansfors, Billesholms gruva, Höganäs, Kattarp, Järna, Åby och Örtofta. Av dessa kunna möjligen Järna och Åby sägas icke ännu tillhöra tredje klass stationerna i vad poängsumman beträffar. De siffror, som ligga till grund för klassificeringen, hänföra sig dock till år 1913 och efter denna tid hava dessa båda stationer med öppnandet av Nyköping—Norrköping-linjen utvecklats och erhållit en annan karaktär särskilt i säkerhetshänseende som delningsstationer för den genomgående trafiken. Järnvägsstyrelsen tvekar därför icke att redan nu föreslå dessa stationer till uppflyttning. Stationen Töreboda anser styrelsen däremot böra sänkas från tredje till fjärde klass, då denna station numera nedgått i betydighet. Däremot anser sig styrelsen i avvaktan på omändringen av Stockholms bangårdsförhållanden icke böra nu föreslå någon ändring i Norrtulls stations klass, oaktat poängsumman för nämnda tredje klass station placeras densamma bland fjärde klassens stationerna.

I sammanställningen äro till jämförelse de nuvarande tredje klass stationerna Södertälje — med högsta poängtalet bland nuvarande tredje klass stationerna — och Nyköping — den minsta av de nuvarande tredje klass stationerna med fränseende av Norrtull — ävensom sistnämnda station medtagna.»

¹⁾ Såsom bil. 3 i tillämpliga delar fogad vid denna proposition.

Järnvägsstyrelsen har vidare lämnat vissa uppgifter beträffande ifrågasatta flyttningar inom klasserna 4—7; och har styrelsen förklarat sig skola göra framställning i detta ämne i samband med avgivande av förslag till arvodes- och kostnadsstat för år 1917.

Önskemål av
1912 års
kommission
i samband
med ändrad
stationsklassi-
ficering.

Jämte det järnvägsstyrelsen sålunda avgivit förslag till ny klassindelning av statsbanestationerna, har styrelsen i sin skrivelse den 24 mars 1916 ifrågasatt en del ändringar i avseende å den högre stationspersonalen vid vissa stationer. Innan jag redogör för vad järnvägsstyrelsen i sistnämnda hänseende anført, ber jag emellertid få meddela, att styrelsen i särskild skrivelse av sistnämnda dag avgivit yttrande *dels* rörande 1912 års kommissions förberörda uttalande rörande angelägenheten därav, att vid omklassificeringen gränsen mellan de stationer, för vilkas föreståndare erfordras högre teoretisk kompetens (minst realskol-examen), och de stationer, för vilkas föreståndare icke kräves högre mått av allmänbildning än som folkskolan bibringar, icke må sättas lägre än som för tjänstens behöriga skötande kan anses vara oundgängligen erforderligt, *dels* beträffande kommissionens hemställan, att med vissa bestämda tidsmellanrum samt därutöver, då stationsföreståndare avgår och det finnes anledning att antaga, att ändring i stationens trafikvärde uppstått, en allmän undersökning måtte verkställas därom, huruvida stationernas klassificering må motsvara rådande förhållanden.

I förstnämnda avseende har 1912 års kommission framhållit, att vid granskning av kommissionen tillhandahållna uppgifter rörande de olika stationerna det framträtt, att ett avsevärt antal eller mer än hälften av stationerna av 4:e klassen A hade en exponentsumma, som vore lägre — beträffande ett ej ringa antal stationer till och med väsentligt lägre — än den exponentsumma, som, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, torde hava beräknats för stationerna av 4:e klassen A vid stationsklassificeringen år 1907. Ävenledes framträdde, att ett betydande antal 5:e klassens stationer hade en exponentsumma, som vore minst lika hög eller till och med högre än många stationer av 4:e klassen A. Det syntes kommissionen på grund härav vara uppenbart, att ett ej ringa antal stationer av 4:e klassen A vore hänfört till högre klass, än som deras exponentsumma borde föranleda, samt att således en omklassificering av stationerna av 4:e klassen A vore synnerligen av behovet påkallad.

Med erinran att det för en befattningshavare, som utgått från deras led, över vilka han skulle föra befäl, ställde sig svårare att upprätthålla disciplin än för en befattningshavare, som icke stått i kamratskapsförhållande till de underlydande, hölle kommissionen före, att förmågan att upprätthålla disciplin i huvudsak vore beroende av personliga egenskaper och ingalunda med nödvändighet förutsatte ett visst högre mått av allmänbildning. Vid nu angivna förhållande och med hänsyn tagen jämväl därtill, att ett stort antal stationer, vilka hade lika hög eller högre exponentsumma än många stationer av 4:e klassen A, föreståts av stationsmästare, utan att några olägenheter försports hava uppstått därav, syntes det kommissionen

finnas grundad anledning antaga, att det borde låta sig göra att beträffande ett ej oväsentligt antal nuvarande stationer av 4:e klassen A använda såsom föreståndare befattningshavare, av vilka icke krävdes högre kompetens än som fordrades av stationsmästare.

De av kommissionen sålunda angivna grundlinjerna hava ock, säger järnvägsstyrelsen, vunnit beaktande vid den utredning för omklassificering av stationerna, som nu företagits.

Den av styrelsen lämnade redogörelsen för denna utredning visar nämligen, att ett högst betydligt antal stationer, för närvarande tillhörande 4:e klass, ansetts kunna förestås av stationsmästare och därför föreslagits flyttade till 5:e klass.

I anslutning härtill yttrar sig styrelsen vidare sålunda:

»Genom den föreslagna omklassificeringen har sålunda nåtts det dubbla syftet, nämligen

1) att någon överkvalificerad arbetskraft icke må komma till användning å ifrågasvarande tjänsteområde;

2) att berörda tjänstemäns av lägre grad befordringsförhållanden förbättrats.

Vid den föreslagna omregleringen av stationerna är sistberörda synpunkt ock beaktad genom en del uppflyttningar av stationer under 5:e klass i högre klass samt i en total ökning av antalet stationer, åstadkommen därigenom, att ett betydande antal håll- och lastplatser ansetts böra förändras till stationer. Detta senare har givetvis dock skett även av trafik- och lämplighetsskäl.

Beträffande kompetensfordringarna för de olika stationsklassernas föreståndare har styrelsen tänkt sig, att man i stort sett skulle låta förbliva vid vad som för närvarande gäller, och att alltså den nuvarande gränsen i kompetenshänseende mellan 4:e och 5:e klassens stationer skulle bestå. Det förhåller sig emellertid så, att dessa stationer vid bedömandet av deras betydelse och de därav sig härflytande kraven på deras föreståndare kunna sägas flyta in i varandra och att någon bestämd gräns är svår att draga. Den tanken ligger därför nära till hands, att 4:e klass stationerna skulle behandlas så att säga som en buffertgrupp, för vilken i kvalifikationshänseende skulle gälla, att sökanden antingen skall innehava den nu fordrade formella kompetensen för stationer av 4:e klass eller att han skall på ett synnerligen framstående och förtjänstfullt sätt hava förestått 5:e klassens station samt innehava befäls- och övriga egenskaper, som göra honom lämplig för föreståndarskapet vid en större och viktigare station. Då emellertid gränsen mellan 4:e och 5:e klassens stationer vid den nu föreslagna omklassificeringen av stationerna flyttats så högt upp, som styrelsen anser vara rådligt och lämpligt, och det av Kungl. Maj:t godkända dispensförfarandet i stort sett lämnar såväl styrelsen möjlighet att åt sig förvärva för dessa 4:e klass stationer särskilt framstående förmågor bland stationsmästarna, liksom dessa senare möjligheten att avancera i stationsföreståndartjänst, har styrelsen i förevarande hänseende icke ansett sig böra göra någon hemställan om ändring i förevarande avseende rörande gällande kompetensfordringar. Styrelsen har därvidlag också haft för ögonen, att befordrings- och utbildningsmöjligheterna för den stora och för en god rekrytering av de viktigaste trafiktjänsterna särskilt mycket betydelsefulla stations-skrivargruppen måste tryggas, en hänsyn som särskilt vad befordringsmöjligheterna beträffar synts styrelsen desto mera rättvis, som de personalgrupper, vilka ifråga-

komma närmast till stationerna under 4:e klass, genom den föreslagna omklassificeringen beretts betydligt större befordringsmöjligheter.

Med hänsyn till det nu anförda torde kommissionens önskemål i förevarande avseende, vad angår gränsen mellan stationer, för vilka högre och lägre formell kompetens fordras, få anses vara i det föreliggande förslaget i vederbörlig grad beaktad.»

Beträffande kommissionens hemställan i övrigt i förevarande del anför styrelsen slutligen följande:

»Mot kommissionens hemställan om lämnande av uppdrag åt järnvägsstyrelsen att med vissa mellanrum vidtaga allmän förnyad undersökning rörande stationerna är i princip från styrelsens sida intet att erinra, men synes det styrelsen vara synnerligen svårt att på förhand fastslå någon bestämd tidsintervall härvidlag, så beroende av trafikförhållandenas icke alltid förutsebara utveckling och omgestaltung, som behovet av mera genomgripande ändringar i stationernas inbördes ordningsföljd måste vara. Det torde därför böra överlämnas åt järnvägsstyrelsen med dess förutsättningar att bäst kunna bedöma behövligheten av dylik ny undersökning att själv taga initiativ härvidlag, då förhållandena kunna anses så påkalla.

Vad slutligen angår den gjorda hemställan om undersökning i varje speciellt fall av stations trafikvärde vid stationsföreståndares avgång ur tjänst är så mycket mindre från styrelsens sida något att häremot erinra, som under en följd av år städse vid fråga om anslående av ledig stationsföreståndarbefattning till ansökning styrelsen tagit i omprövning berörda spörsmål och, där ändring ansetts erforderlig, vidtagit sådan och därom gjort anmälan i arvodesstatförlagen till Kungl. Maj:t.»

*Departements-
chefen.*

Den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen torde giva vid handen, att det nuvarande systemet för klassificering av stationerna vid statens järnvägar ej kan anses tillfredsställande. Enligt detta system har nämligen behörig hänsyn ej tagits till alla de faktorer, som inverka på storleken och arten av det vid varje station förekommande arbete och därmed förenat ansvar. De nya grunder, efter vilka järnvägsstyrelsen uppgjort det förevarande förslaget till förändrad indelning i klasser av statsbanestationerna, synas mig — i den mån jag kunnat bilda mig ett omdöme i frågan — rationella och ägnade att leda till en så rättvis uppskattning som möjligt av de olika stationerna. Vad särskilt angår förslaget i de delar det nu föreligger till behandling, d. v. s. frågan om vilka stationer skola hänföras till klasserna 1—3, har jag ej funnit anledning till annan erinran mot detsamma än att stationerna Söderhamn och Hudiksvall enligt min mening böra nedflyttas från andra till tredje klassen. En blick på de av järnvägsstyrelsen meddelade statistiska uppgifterna giver nämligen vid handen, att nämnda stationer, såsom järnvägsstyrelsen själv antyder, rätteligen böra inordnas i tredje klassen. Vad beträffar den inverkan å rörelsen vid dessa stationer, som Ostkustbanan kan komma att medföra, torde hänsyn därtill icke böra tagas, förrän nämnda bana blivit färdigbyggd. Antalet stationer i klasserna 1—3 är för närvarande, i 1:a klassen 2, i 2:a 33 och i 3:e 39. Enligt det

av mig nu förordade förslaget skulle motsvarande siffror bliva respektive 13, 33 och 41. Oberoende av klassificeringsfrågan ämnar jag emellertid på skäl, som jag i fortsättningen får tillfälle att angiva, föreslå, att Malmö ångfärjestation, som nu är station av 3:e klassen, skall upphöra såsom självständig station och ersättas med en under Malmö huvudstation lydande expedition. Vid bifall härtill skulle antalet stationer av 3:e klassen bliva 40.

Till belysande av den ekonomiska innebörden av förslaget till stationsklassificering — jämfört med nuvarande klassindelning av stationerna — ber jag att få meddela följande sammanställning, avseende 1—3 klass stationer. Motsvarande uppgifter torde ej här behöva meddelas beträffande 4—7 klass stationer, då antalet befattningshavare för dessa klasser ej är bestämt i avlöningsreglementet.

Antal stationer			Högsta arvode för graden.	Belopp		Skillnad	
nu- varande.	av Kungl. Maj:t förordat.			med nu- varande klassin- delning.	enligt förslaget.	högre enligt förslaget.	lägre enligt förslaget.
3	3	Överinspektorer.....	5,400	16,200	16,200	—	—
2	13	Stationsinspektorer å 1 kl. station	4,800	9,600	62,400	52,800	—
33	33	» » 2 » »	4,500	148,500	148,500	—	—
39	¹⁾ 40	» » 3 » »	3,900	152,100	156,000	3,900	—

Totalresultatet av en klassificering, genomförd enligt styrelsens förslag beträffande samtliga klasser, men med nu föreslagna förändringar i i avseende å 2:a och 3:e klasserna, bliver en kostnadsminskning av 4,080 kronor, något som till största delen är beroende på en minskning av antalet 4:e klass stationer.

Som av rubriken för den kolumn, vilken angiver arvodet för graden, framgår, är kostnadsutredningen gjord med utgångspunkt från högsta arvodet inom varje olika befattning, och är således endast av jämförande betydelse.

En uppgift av mera noggrann natur kan emellertid, säger styrelsen, icke åstadkommas, då eventuella såväl upp- som nedflyttningar bliva till tiden beroende på omständigheter, som icke kunna på förhand angivas. I samband med uppflyttningar av stationerna i klass är det nämligen, enligt vad styrelsen uppgiver, dess avsikt att genom ledigförklarande av motsvarande stationsföreståndarbefattningar bliva i tillfälle vidtagna erforderliga omflyttningar bland de ifrågakommande stationsföreståndarna.

¹⁾ Inberäknat indragning av Malmö ångfärjestation.

Å andra sidan har styrelsen icke tänkt sig en nedflyttning i klass verkställd annat än i samband med nuvarande innehavarens avgång, befordran eller förflyttning.

Vidkommande därefter det av 1912 års kommission uttalade önskemålet om begränsning i avseende å fordran på högre teoretisk kompetens för stationsföreståndare, har järnvägsstyrelsen framhållit, bland annat, hurusom detta önskemål vunnit beaktande därigenom, att ett stort antal 4:e klassens stationer enligt förslaget skulle nedflyttas till stationer av 5:e klass. Styrelsen har tillika betonat, att möjlighet föreligger att, då så befinnes lämpligt, genom dispens bereda stationsmästare anställning som stationsföreståndare även å 4:e klassens station. I sistnämnda hänseende må erinras, att i § 122 av instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar, sådan nämnda paragraf lyder enligt kungl. kungörelsen den 31 december 1915, är stadgat, att, om järnvägsstyrelsen finner sökande till ledigbliven tjänstebefattning på grund av särskilda skäl böra ifrågakomma till befattningen, oaktat han icke uppfyllt de för densamma föreskrivna kompetensvillkor, styrelsen äger hos Kungl. Maj:t göra framställning därom att sökanden utan hinder av berörda omständighet må kunna utnämnas till ifrågavarande befattning. Med hänsyn härtill ävensom övriga av järnvägsstyrelsen i detta sammanhang andragna omständigheter torde, på sätt styrelsen anfört, vad 1912 års kommission i denna del framhållit hava blivit vederbörligen beaktat.

18. I samband med omklassificeringsförslaget föreslagna ändringar av den högre stationspersonalen.

Såsom jag förut nämnt, har järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 24 mars 1916 i samband med klassificeringsfrågan ifrågasatt en del ändringar i avseende å den högre stationspersonalen vid vissa stationer.

Styrelsen har sålunda föreslagit, att Malmö ångfärjestation och Fryksta station skulle upphöra att vara självständiga stationer och i stället förläggas, den förra under Malmö huvudstation och den senare under Kil. Vid bifall därtill skulle enligt styrelsens förslag en stationsinspektorsbefattning av 3:e klass vid Malmö ångfärjestation indragas och ersättas med en expeditionsföreståndarbefattning. Vid Fryksta skulle en stationsinspektorsbefattning av 4:e klass indragas och ersättas med en stationsskrivarbefattning i Kil.

Beträffande indragningen av stationsinspektorsbefattningen vid Fryksta torde jag ej hava att i detta sammanhang yttra mig. Vidkommande Malmö ångfärjestation yttrar styrelsen följande:

»Vad beträffar Malmö ångfärjestation visade det sig under år 1915 nödvändigt att sammanföra hela den vagnsrörelse, som icke direkt berörde färjeförbindelsen, till skötsel från ett centralställe under Malmö huvudstation. En sådan åtgärd drager

emellertid med sig konsekvenser av sådan natur, att Malmö ångfärjestations egenskap av självständig station måste anses rubbad. Då i övrigt en sammanslagning kommer att verka gynnsamt beträffande personalens utnyttjande samt medför större enhetlighet i skötseln av trafiken på Malmö, anser styrelsen, att Malmö ångfärjestation bör upphöra som självständig station och ersättas med en under Malmö huvudstation lydande expedition. I konsekvens härmed bör stationsinspektorsbefattningen av tredje klass därstädes indragas och ersättas med en expeditionsföreståndarbefattning.»

Järnvägsstyrelsen har vidare framhållit önskvärdheten av, att antalet underinspektors- och expeditionsföreståndarbefattningar ökas något. Styrelsen har sålunda föreslagit inrättande av en underinspektorsbefattning vid var och en av Malmö, Hallsbergs och Nässjö stationer samt en expeditionsföreståndarbefattning vid tullexpeditionen vid Stockholms norra. Därom har styrelsen yttrat sig sålunda:

»Det är visserligen icke styrelsens mening, att det förhållandet, att en station hänföres till en högre klass än den nuvarande, skall i och för sig medföra någon förändring med avseende å den övriga personalens — särskilt mellanbefälens — tjänsteställning, utan bör detta senare givetvis prövas självständigt med hänsyn till omfattningen och ansvaret av vars och ens tjänst. En stations *hela* rörelse kan nämligen vara så betydande, att detta motiverar stationens hänförande exempelvis till 1:a klass, utan att ens någon av de olika tjänstegrenarna å stationen ifråga (tågtjänst, biljettjänst eller godstjänst), behöver hava uppnått sådan omfattning, att det närmaste ansvaret därför skulle med nödvändighet kräva tjänstemän i underinspektors- eller expeditionsföreståndares tjänsteställning för att bliva tillfredsställande tillgodosett.

Men beträffande följande tjänsteställen har styrelsen kommit till den uppfattningen, att det vore för tjänsten mycket gagneligt, om deras föreståndare bereddes en sådan tjänsteställning, att fullt lämplig person kunde utväljas och behållas å platsen under längre tid. Dessa tjänsteställen äro godsbangården i Malmö och bangårdarna i Nässjö och Hallsberg samt tullexpeditionen vid Stockholm norra. Beträffande omfånget av föreståndarens arbete å dessa tjänsteställen må här anföras följande.

Å *godsbangården i Malmö* har alltsedan år 1900 tjänstgjort en förste stations-skrivare såsom föreståndare. Denna befattning är av synnerligen krävande beskaffenhet, detta särskilt under senare åren, då godstrafiken uppnått ett oerhört omfång samtidigt med att det lokala området för föreståndarens verksamhet betydligt förstorats. Med undantag för tarifferingen förestås nämligen stationens hela vagnslasttrafik av denne tjänsteman, varjämte det område, inom vilket han har daglig inspektionsskyldighet, sträcker sig till omkring 4 km. Antalet till- och avkopplade vagnar å Malmö godsbangård har under åren 1911—1915 i medeltal per dag utgjort:

år 1911	vagnar	799		
» 1912	»	866	ökning	67
» 1913	»	984	»	118
» 1914	»	1,011	»	27
» 1915	»	1,198	»	187 *)
Åren 1911—1915		ökning 399.		

*) Vagnarna tillhöriga Malmö F. ej här inräknade.

Antalet personal, direkt underställd nämnda föreståndare, har utgjort 1911 78, 1912 83, 1913 95, 1914 117 och 1915 155. Det har ock visat sig nödvändigt att med avseende på beviljandet av tjänstledighet m. m. tilldela honom expeditiönsföreståndares befogenhet. Med den ökning i arbetet, som å godsbangården uppstått genom förut omnämnda sammanslagning av Malmö huvudbangård och Malmö ångfärjebangård, framstår behovet av en underinspektör såsom föreståndare för godsbangården än mer trängande.

Behovet av en högre tjänsteställning än förste stationsskrivares för stationsföreståndarnas närmaste män i *Hallsberg* och *Nässjö* har även gjort sig starkt gällande. Dessa tjänstemän hava till huvudsakligt åliggande att förrätta mera självständig inspektion över de vidsträckta bangårdsanläggningarna vid dessa platser, varjämte de hava att fördela arbetet mellan stationens personal och utarbete turlistor för densamma. Särskilt krävande är deras arbete med övervakande av godsvagnstjänsten å dessa stationer. De hava nämligen att övervaka, att vagnomsättningen, i vad på stationerna beror, påskyndas, att vagnarna befordras med därför avsedda tåg från stationen, att tågen sammanväxlas på för omkringliggande linjer lämpligt sätt. Då vid båda stationerna omfattande rangeringsarbete av godstågen verkställs, är det synnerligen viktigt, att ovannämnda tjänstegrenar i detalj planeras och noggrann tillsyn utövas över utfärdade bestämmelser efterlevnad. Styrelsen vill särskilt hava framhållit båda dessa stationers betydelse som centralrangeringsstationer och centralomlastningsstationer med arbeten, som sålunda beröra godstransporterna över största delen av statens järnvägars huvudlinjer.

Antalet till- och avkopplade vagnar utgjorde vid nämnda stationer nedan angivna år i medeltal per dag följande:

	i Nässjö		i Hallsberg	
	vagnar	ökning	vagnar	ökning
1911	—	—	763	—
1912	507	—	799	36
1913	573	66	930	131
1914	638	65	1,082	152
1915	780	142	1,513	431
1912—1915 ökning 273; 1911—1915 ökning 750.				

Befattningen såsom föreståndare — för närvarande en förste stationsskrivare — för *tullexpeditionen vid Stockholm norra* är en specialbefattning av mycket stor vikt och betydelse för järnvägens förhållande till allmänheten och tullverket. Vid expeditionen handhaves allt direkt från utrikes ort ankommet järnvägsgods. På föreståndaren ställs krav att dels äga en ingående kännedom om alla de tull- och transportföreskrifter, som reglera trafiken med utlandet, varjämte han måste äga kunskap i gällande tullförfattningar. Då större delen av expeditionens korrespondens måste föras å främmande språk, äro någorlunda omfattande språkkunskaper önskvärda. Denna befattning kräver således specialutbildning och är det särskilt nödvändigt att på denna plats få under längre tid behålla samma innehavare. Personalen å nämnda expedition utgöres för närvarande av en förste stationsskrivare, 4 stationsskrivare och 8 tjänstemän av lägre grad, därav 4 på notisavdelningen.»

Vad järnvägsstyrelsen andragit till stöd för sitt förslag i avseende å Malmö ångfärjestation synes mig ådagalägga ändamålsenligheten av den ifrågasatta anordningen. Jag har alltså icke något att erinra mot densamma.

Till kompletterande av uppgifterna beträffande Hallsbergs och Nässjö stationer ber jag få meddela nedanstående jämförelse med Norrköpings och Stockholms norra stationer — de båda 1:a klass stationer, varest underinspektorer nu finnas.

Å r	Antal tåg*)			Antal av- och tillkopplade vagnar per dag			
	Norrköping	Hallsberg	Nässjö	Stockh. N.	Norrköping	Hallsberg	Nässjö
1911	16,552	19,135	13,109	310	301	763	621
1912	19,213	19,439	14,337	318	313	799	507
1913	20,082	19,596	15,368	301	332	930	573
1914	20,462	20,267	17,198	337	343	1,082	638
1915	22,905	24,557	18,875	349	388	1,513	780

Det hade varit önskvärt att kunna meddela några belysande jämförelsesiffror för den föreslagna expeditionsföreståndarbefattningen vid Stockholms norra stations tullexpedition. Några sådana siffror kunna emellertid icke erhållas från den allmänna statistiken, enär i denna anländ ilgods- och fraktgodstrafik icke särskiljas. Av nu tillgängliga siffror har jag låtit upprätta nedanstående tablå, som med undantag för sista raden i densamma avser år 1914.

Tjänsteställen	Trafik: Expeditioner	Totaluppbörd
Ankommande fraktgodsexpeditionen, Stockholm N.	475,778	2,473,627 26
Ankommande fraktgodsexpeditionen, Norrköping	124,746	974,414 —
Stockholms Norra tullexpedition	36,348	719,970 30
D:o 1915	49,837	1,756,520 87

Av tabellen framgår, att, ehuru antalet expeditioner synes relativt lågt, uppbördssumman dock är avsevärd. Härtill kommer, att arbetet

*) Antalet tåg vid Stockholm N. bar icke medtagits. De trafiktåg, som ingå i antalet, utgöras nämligen uteslutande av passerande tåg, för vilka stationen varken har expeditions- eller inspektionsskyldighet. Övriga tåg utgöras av växlingståg mellan Tomtebodas och Stockholm N.

Antalet tåg representerar således här icke tågrörelse i vanlig mening. Vidkommande Norrköping må nämnas, att i antalet ingå samtliga pendeltåg, som gå mellan staden och förortssamhällena. Siffrorna för Nässjö station beträffande antalet såväl tåg som av- och tillkopplade vagnar omfatta icke de tre enskilda banornas trafik.

med varje utländsk expedition är mångdubbelt större än för varje expedition i inländsk trafik.

Tilläggas må, att den tjänsteman, som förestår tullverkets med statens järnvägars sidoställda expedition å nämnda plats, är av 1:a kontrollörs grad med 4 till 5 underordnade kontrollörer.

Av de uppgifter, som sålunda föreligga beträffande såväl gods-bangården i Malmö som Hallsbergs och Nässjö stationer samt tull-expeditionen vid Stockholms norra, synes mig framgå, att arbetet å respektive tjänsteställen är av den omfattning och beskaffenhet i övrigt, att inrättandet av en underinspektorsbefattning å var och en av först-nämnda tre stationer samt en expeditionsföreståndarbefattning vid tull-expeditionen vid Stockholms norra är av verkligt och stadigvarande be-hov påkallat. Jag tillstyrker alltså järnvägsstyrelsens framställning även i denna del.

Enligt 1916 års stat är antalet underinspektorer 5 och antalet expeditionsföreståndare 17. Därest vad nu ifrågasatts vinner bifall, skulle till den förra gruppen komma ytterligare 3 befattningar och sammanlagda antalet underinspektorer uppgå till 8. Till expeditions-föreståndargruppen skulle likaledes komma ytterligare 3 befattningar, nämligen dels, på sätt nyss nämnts, en vid Malmö ångfärjestation och en vid tullexpeditionen vid Stockholms norra, dels den förut i mitt anförande omförmälda expeditionsföreståndarbefattningen å ilgodsexpeditionen vid Norrköping, varom styrelsen gjort framställning i sin skrivelse den 27 oktober 1915. Antalet expeditionsföreståndarbefattningar skulle alltså bli 20.

19. Ändrade bestämmelser om felräkningspenningar.

Gällande bestämmelser.

Jag övergår härefter till frågan angående ändrade bestämmelser om felräkningspenningar åt vissa befattningshavare vid statens järnvägar.

I § 10 punkt 1 av avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar är stadgat, att felräkningspenningar tillkomma:

- a) *kassör i styrelsen* samt *distriktskassör* med 300 kronor om året;
- b) *trafik- och telegrafstationernas personal*, som i regelbunden tjänstefördelning handhaver uppbörd från allmänheten, med högst 0,1 procent av samtliga redovisade trafik- och telegraminkomster jämte efterkravsbelopp till fördelning mellan nämnda personal på avsändnings- och emottagningsstationerna, med iakttagande att beloppet för befattning och år räknat, ej må överstiga:

för expeditionsföreståndare	kronor 300: —
» förste stationsskrivare	» 180: —
» stationsföreståndare och stationsskrivare ...	» 120: —; samt
» övrig personal	» 60: —;

ägande Kungl. Maj:t i övrigt meddela närmare bestämmelser rörande sättet för fördelning av felräkningspenningar m. m.;

c) *stationsföreståndare*, som å station, där eljest icke felräkningspenningar utgå till dylik tjänsteman, verkställer *utbetalning av avlöning*, uppgående för år till minst 100,000 kronor, med 25 öre för varje fulla tusental kronor av samma avlöning för år räknat;

d) *tjänsteman vid maskinavdelningen*, vilken verkställer *utbetalning av avlöning* åt maskinavdelningens personal, uppgående till minst 100,000 kronor för år, likaledes med 25 öre för varje fulla tusental kronor för år räknat;

e) *tjänsteman*, som enligt styrelsens uppdrag verkställer *utbetalning av avlöning till personal vid styrelsens kontor*, uppgående till minst 100,000 kronor för år, likaledes med 25 öre för varje fulla tusental kronor för år räknat.

I punkt 2 av samma paragraf stadgas vidare:

Extra arvode av högst 300 kronor om året för varje bansektion tillkommer tjänsteman vid distrikten, som handhaver *underkassörsgöromål* vid banavdelningen.

1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befordringsförhållanden vid statens järnvägar framhöll i sitt betänkande, hurusom det i anledning av det sätt, varpå maximibegränsningen av felräkningspenningarna blivit bestämd, hade inträffat, att, då en stations-skrivare och ett kontorsbiträde tjänstgjort jämsides på samma expedition och på likartat sätt omhänderhaft uppbörd, kontorsbiträdet i felräkningspenningar icke erhållit mer än hälften av det belopp, som tillkommit stationsskrivare. Då felräkningspenningarna vore avsedda att täcka den risk för felräkning, varför en uppbördsman vore utsatt, måste ett dylikt förhållande framstå såsom en oegentlighet. Med hänsyn därtill och då, enligt vad kommissionen erfarit, detta förhållande varit en av anledningarna till, att kontorsbiträden, som på tillfredsställande sätt tjänstgjort i uppbörd, tagits från denna tjänstgöring och ersatts med stationsskrivare, samt ifrågavarande stadgande således visat sig bidra till användning av överkvalificerad arbetskraft, ansåge kommissionen sig böra hemställa, att bestämmelserna angående felräkningspenningar måtte ändras därhän, att alla tjänstemän, som under likartade förhållanden omhänderhade uppbörd från allmänheten, måtte, oavsett vilken befattning de innehade, bliva likställda ifråga om rätten till felräkningspenningar.

1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befordringsförhållanden vid statens järnvägar.

Genom kungl. brev den 23 september 1915 fann Kungl. Maj:t kommissionens hemställan i denna del, med hänsyn till den under utredning varande frågan om reglering av avlöningsförhållandena för tjänstemän av lägre grad vid statens järnvägar med mera, icke för det dåvarande föranleda åtgärd.

Kungl. brev. den 23/9 1915.

Framställning
från Svenska
järnvägsman-
naförbundet.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift av den 20 november 1915 anhöll Svenska järnvägsmannaförbundet därefter på anförda skäl, att Kungl. Maj:t måtte, samtidigt med avlåtande av förslag till riksdagen om införande av förste kontorsbiträdesbefattningar vid statens järnvägar, föreslå sådan ändring i avlöningsreglementet, att felräkningspenningar måtte utgå till tjänstemän, som omhänderhade uppbörd från allmänheten, i förhållande till uppbördens storlek utan åtskillnad på grund av tjänstemannens tjänstegrad.

Järnvägssty-
relsen den 18/12
1915.

I skrivelse den 18 december 1915 har järnvägsstyrelsen därefter framställt förslag till ändring av bestämmelserna om felräkningspenningar. Styrelsen har därvid anfört följande:

»I 1906 års löneregleringskommittés betänkande framhålles, att beloppen av felräkningspenningar till personal, som handhar uppbörd från allmänheten (§ 10, 1:o b) avlöningsreglementet), avpassats allt efter storleken av det ansvar vid uppbörd, som kan anses tillkomma respektive befattningar.

Sedan kontorsbiträden alltmera kommit att användas i uppbördstjänst, särskilt vid biljettexpeditionerna, och därvid hava enahanda ansvar vid uppbörd som stations-skrivare, måste det anses oegentligt att olika maximibelopp gälla för dessa tjänst-kategorier. Därest järnvägsstyrelsens i skrivelse den 27 oktober 1915 framställda för-slag angående inrättande av förste kontorsbiträdesbefattningar vinner statsmakternas bifall, kommer nyss angivna förhållande att göra sig gällande även beträffande inne-havare av dylika befattningar.

Utan att ingå på frågan, huruvida eller i vad mån andra ändringar kunna anses böra ifrågasättas i förenämnda bestämmelser — härutinnan torde väl förslag från den nu sittande löneregleringskommittén böra avvaktas — synes det styrelsen, som om man redan nu borde söka råda bot för den särskilt i ögonen fallande oegentligheten, nämligen att personal med alldeles samma ansvar och samma risk ifråga om felräk-ning erhåller felräkningspenningar till olika belopp.

Styrelsen får vidare framhålla, att enligt § 10, punkt 1 c) i avlöningsreglementet felräkningspenningar till trafikavdelningens tjänstemän i allmänhet för utbetalande av avlöning endast kan tillkomma stationsföreståndare. Då det emellertid befunnits lämpligt, särskilt å de större stationerna, att överflytta det ofta tidsödande bestyret med avlöningens utbetalande till annan tjänsteman än stationsinspektör, därvid sådan tjänsteman naturligen bör erhålla felräkningspenningar enligt de i ovannämnda punkt stadgade grunder, synes jämväl en ändring av bestämmelserna angående felräknings-penningar i sådan riktning vara av behovet påkallad.

Härvidlag är emellertid att märka, att enligt bestämmelsen i fråga rätten till felräkningspenningar åt stationsföreståndare i hans egenskap av avlöningsförrättare är inskränkt så till vida, att den endast tillkommer dylik tjänsteman, som icke erhåller felräkningspenningar för uppbörd. Denna inskränkning, för vilken icke något motiv anförts i löneregleringskommitténs betänkande, synes styrelsen vara ganska opåkallad och sålunda böra bortfalla.

Då i vissa fall tjänstemän vid trafikavdelningen handhava underkassörsgöromål vid banavdelningen samt härför jämlikt § 10 punkt 2 i avlöningsreglementet upp-bära extra arvode av 300 kronor, vilket arvode måste anses innefatta jämväl ersätt-

ning för felräkningsrisk, bör enligt styrelsens mening undantag stadgas beträffande sådana tjänstemän i fråga om rätten att uppbära felräkningspenningar enligt ovan angivna förslag.

På grund av vad sålunda anförts får styrelsen i underdånighet hemställa att Kungl. Maj:t täcktes till 1916 års riksdag avlåta proposition med förslag om sådan ändring av § 10, punkt 1 i nämnda avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar den 15 november 1907,

att i fråga om maximibeloppet av felräkningspenningar till personal, som handhaver uppbörd från allmänheten (§ 10, 1 b), kontorsbiträde, eventuellt förste kontorsbiträde, likställes med stationsföreståndare och stationsskrivare, samt

att punkterna c) och d) sammanslås och erhålla följande ändrade lydelse:

'tjänsteman vid maskin- eller trafikavdelningen, som verkställer utbetalning av avlöning, uppgående för år till minst 100,000 kronor, med 25 öre för varje fulla tusental kronor av samma avlöning, under förutsättning att icke särskilt arvode enligt 2:o här nedan utgår till vederbörande'.

Till följd av remiss har förutnämnda 1914 års kommitté angående avlöningsförhållanden vid statens järnvägar den 27 mars 1916 avgivit utlåtande i ämnet. Kommittén har yttrat sig sålunda:

1914 års
kommitté.

»Kommittén har under behandlingen av gällande avlöningsreglemente vid statens järnvägar kommit till den uppfattningen, att reglementets bestämmelser angående felräkningspenningar icke stå i full överensstämmelse med den utveckling, uppbörds-tjänsten inom verket på senare tid undergått, ett förhållande, som ock från den härav berörda personalens sida påpekats i åtskilliga till kommittén ingivna framställningar. I detta sammanhang får kommittén i underdånighet erinra om, huru som 1912 års kommission för undersökning rörande vissa personal- och befordringsförhållanden vid statens järnvägar uttalade sig i liknande riktning. De förändrade principer för felräkningspenningarnas utgående, kommissionen därvid föreslog, hava även av 1914 års kommitté ansetts riktiga. Kommittén har därför haft för avsikt att förorda nya bestämmelser i ämnet i samband med sitt förslag till lönereglering för den lägre statsbanepersonalen. Då emellertid genom järnvägsstyrelsens nu föreliggande underdåniga framställning frågan om felräkningspenningar till viss personal framförts oberoende av den blivande löneregleringen, har kommittén ansett sig redan nu böra framlägga det fullständigare förslag härutinnan, som av kommittén utarbetats. Kommittén vill därvid betona, att förslaget endast tager sikte på de rådande förhållandena vid statens järnvägar, varför detsamma i betraktande av den igångsatta utredningen rörande avlöningsbestämmelser för ett flertal verk allenast kan anses äga provisorisk karaktär. Detta bör emellertid enligt kommitténs uppfattning icke kunna utgöra något hinder mot förslagets antagande, då det huvudsakligen avser att åvägabringa rättelse i vissa ojämnheter mellan olika tjänstekategorier inom verket och för övrigt i avseende på sin ekonomiska innebörd torde få anses ligga inom en marginal, som lämnar säkerhet mot ett föregripande av nyssnämnda gemensamma utredning.

De anmärkningar, som framför andra drabba den nuvarande ordningen för felräkningspenningars utgående till trafik- och telegrafstationernas personal, hänföra sig till det förhållandet, att olika maximibelopp finnas stadgade för skilda kategorier av tjänstemän, vilka deltaga i uppbördstjänst. Denna gradering förklarades av 1906 års löneregleringskommitté avpassad allt efter storleken av det ansvar vid uppbörd,

som kunde anses tillkomma respektive befattningar. Numera äro emellertid förhållandena i detta avseende annorlunda. Tjänstefördelningen i fråga om handhavandet av uppbörd från allmänheten omfattar för närvarande i vidsträckt mån även tjänstekategorier, vilka tidigare endast i mindre utsträckning togos i bruk för dylikt arbete. Sålunda hava tjänstemän av lägre grad, särskilt kontorsbiträden, allt mera kommit att användas i uppbördstjänst synnerligast vid biljettexpeditionerna. Så som arbetet numera är ordnat, kan därför ej någon sådan skillnad beträffande ansvar och felräkningsrisk anses föreligga mellan de å viss expedition i uppbördstjänsten deltagande, att härav skulle betingas en till befattningen hänförd gradering av maximigränsen för felräkningspenningarna. Det riktigaste anser kommittén därför vara, att olikheten i detta avseende upphäves och att felräkningspenningarna för den i uppbördstjänsten deltagande personalen bestämmas lika för alla befattningar.

För att erhålla en uppfattning om lämpligheten av den nuvarande procentsatsen för felräkningspenningarnas beräkande, 0.1 procent av samtliga redovisade trafik- och telegraminkomster jämte efterkravsbelopp, samt för bedömande av, huru maximigränsen för samma ersättning bör bestämmas, har kommittén införskaffat detaljerade uppgifter angående storleken under år 1913 inom andra trafiksektionen av till varje särskild tjänsteman, som handhaft uppbörd, utbetalade felräkningspenningar ävensom angående själva uppbördens storlek. Därjämte har kommittén genom järnvägsstyrelsens bemedling från samtliga distriktsförvaltningar bekommit de uttalanden och uppgifter, som varit möjliga att avgiva, rörande tillräckligheten i allmänhet av de hittills utgående felräkningspenningarna för täckande av de förluster, vederbörande tjänsteman ådragit sig genom felräkning. Några sifferuppgifter i sistnämnda hänseende hava dock endast i mycket obetydlig omfattning kunnat erhållas, enär tillgängliga anteckningar om lidna förluster i allmänhet ej förts av tjänstemännen. Av ovannämnda utredning samt de inkomna yttrandena framgår emellertid, att även om å flertalet stationer och expeditioner de nuvarande felräkningspenningarna få anses hava varit tillräckliga, särskilt där uppbörden varit så ringa, att maximigränsen ej uppnåts, det motsatta förhållandet likväl kunnat iakttagas å åtskilliga ställen med större uppbörd. Detta har i synnerhet varit fallet å de största biljettexpeditionerna, varest den i regel rådande brådskan vid biljettförsäljningen samt anhopningen av ojämna, växlande uppbördsbelopp i förening med själva uppbördens storlek ofta vållat vederbörande förluster, överstigande de uppburna felräkningspenningarna.

Det förefaller kommittén ock naturligt, att en viss skillnad med hänsyn till sist angivna förhållanden måste göra sig gällande i fråga om själva felräkningsrisken mellan vissa grupper av stationer eller expeditioner. Kommittén, som på grund av de verkställda utredningarna ansett sig sakna skäl att föreslå någon förändring beträffande den för närvarande tillämpade procentsatsen, 0.1 procent, har därför funnit sig böra föreslå en olikhet ifråga om maximibeloppen, vilken olikhet i överensstämmelse med vad förut anförts, bör hänföra sig till tjänsteställena — uppbördsexpeditionerna — i stället för till befattningshavarna. Denna olikhet har kommittén ansett kunna inskränkas till en särskild bestämmelse beträffande de tre största biljettexpeditionerna, Stockholms centralstation samt Göteborgs och Malmö huvudstationer. En jämförelse mellan årsuppbörden å någon av dessa expeditioner med motsvarande uppbörd å de biljettexpeditioner, som utvisa de närmast största uppbördssiffrorna, ådagalägger nämligen en så betydande överlägsenhet hos de tre förstnämnda, att dessa i fråga om felräkningsrisk kunna anses intaga en avgjord särställning. Sålunda utgjorde under år 1913 den årsuppbörd, varå felräkningspenningar beräknats å biljettexpeditionerna vid

Stockholms centralstation	kronor 6,017,340: —
Göteborgs S. J.	» 1,101,231: 98
Malmö	» 1,747,630: 33
Uppsala	» 681,630: —
Norrköping	» 620,786: 35
Lund	» 589,658: 70
Östersund	» 373,043: 79

Undantagas emellertid de tre största expeditionerna, torde maximisiffran för samtliga övriga expeditioner kunna sättas lika. Beträffande storleken av detta allmänna maximum anser kommittén, att det nu — fränsett kassörer och expeditionsföreståndare — utgående högsta beloppet, 180 kronor, lämpligen bör komma till användning. En förhöjning av de nuvarande lägre maximibeloppen till denna siffra motiveras särskilt av önskemålet att på expeditioner med stor uppbörd erhålla en summa för felräkningspenningarna, som mera än nu lämnar den beräknade riskprocenten, 0,1, obeskuren och sålunda för tjänstemännen medför ökad trygghet mot förluster. På expeditioner med obetydligare uppbörd utgör den oförändrade procent-satsen garanti emot, att oskäligen fördel genom felräkningspenningarna beredes befattningshavarna.

I fråga om de tre först nämnda biljettexpeditionerna har kommittén, efter prövning av de omständigheter, som härvid äro av betydelse, kommit till det resultat, att maximum lämpligen bör sättas till 240 kronor.

Ändringar i avlöningsreglementet i enlighet härmed föreslås här nedan.

Genomförandet av ett system, som fullständigt likställer de olika tjänstekategorierna i fråga om felräkningspenningar, kräver emellertid ändring, förutom av själva avlöningsreglementets stadganden, jämväl av § 1 uti tilläggsbestämmelserna av den 31 december 1897, sådana desamma enligt Kungl. Maj:ts nådiga kungörelse den 31 december 1907 lyda. Enligt dessa tilläggsbestämmelser skola nämligen bland annat felräkningspenningarna å olika expeditioner eller stationer fördelas bland den därstädes i uppbördstjänsten deltagande personalen på sådant sätt, att vissa högre befattningshavare erhålla från fem till två gånger så högt belopp som kontorsbiträden eller andra tjänstemän av lägre grad.

En förändring av dessa tilläggsbestämmelser i utjämmande riktning är sålunda av behovet påkallad, och lärer Kungl. Maj:t i sinom tid komma att meddela nådiga föreskrifter i sådant avseende. En lika fördelning av felräkningspenningarna kan emellertid någon gång komma att innebära minskning av de nu till vissa befattningshavare utgående beloppen, nämligen i sådana fall, då tjänstemän av såväl högre som lägre grad deltaga i uppbördstjänsten å en expedition eller station, varest uppbörden icke är av den storlek, att maximigränsen för felräkningspenningarna uppnås. Den lika fördelningen kommer i dylikt fall givetvis att verka sänkande för de högre tjänstemännen. Detta skulle väl enligt kommitténs uppfattning icke i och för sig innebära någon orättvisa, enär man måste utgå ifrån, att de föreslagna beloppen motsvara den uppkomna risken. Felräkningspenningarna böra nämligen på intet sätt betraktas såsom en avlöningsförmån, avsedd att i regel tillföra tjänstemännen överskott. Emellertid torde det icke kunna förnekas, att vissa betänkligheter kunna göras gällande mot att i något fall, även om detta, såsom troligt, bleve rent undantagsvis, minska de nu utgående felräkningspenningarna, utan att ändringen genomföres i samband med en allmän lönereglering. Åtskilliga av de nuvarande tjänstebefattningarnas av högre grad avlöningsvillkor äro nämligen enligt kommitténs mening tillmätta på

sådant sätt, att man, om så ske kan, icke bör underlåta att förebygga själva möjligheten till en dylik minskning i de sammanlagda inkomsterna. Detta torde endast låta sig göra därigenom att vissa nya tillägsbestämmelser utfärdas att gälla intill dess förändrade avlöningsbestämmelser träda i kraft. Sålunda bör föreskrivas, att, för den händelse felräkningspenningarna med användande av hittills gällande beräkningssätt i något särskilt fall för viss tjänsteman skulle uppgå till högre belopp än vad som enligt de nya beräkningsgrunderna bleve fallet, tjänstemannen ifråga skall vara berättigad att utbekomma det enligt de gamla bestämmelserna uträknade beloppet av felräkningspenningar. Då detta tillskott givetvis icke bör motsvaras av något avdrag för de tjänstemän, som enligt de nya bestämmelserna komma att erhålla ökning i till dem utgående belopp — de nya bestämmelserna böra för dessa gälla utan inskränkning — skulle väl någon ytterligare förhöjning av felräkningspenningarnas sammanlagda summa härigenom drabba statens järnvägar. Enligt vad som synes framgå av en beräkning, verkställd för en trafiksektion med medelstor uppbörd, den tolfte, skulle denna förhöjning emellertid allenast uppgå till ett eller annat hundratals kronor i medeltal per trafiksektion. Kommittén finner sig därför böra förorda tillägsbestämmelser av ovan återgiven innebörd.

Vad i övrigt angår formuleringen av bestämmelserna angående felräkningspenningar till nu omhandlad personal torde böra ihåggas, att statens järnvägars resebyrå i Stockholm från och med innevarande år är skild från Stockholms centralstation och lagd direkt under järnvägsstyrelsen. För att § 10, 1 moment b) även må omfatta personalen å nämnda resebyrå, böra därför orden »trafik- och telegrafstationernas personal» i samma moment utbytas mot »annan personal».

I fråga om järnvägsstyrelsens förslag till ny lydelse av punkterna c) och d) i § 10 mom. 1 avlöningsreglementet har kommittén intet att erinra.

Beträffande slutligen den viss personal tillförsäkrade rätten till felräkningspenningar för uppbörd, som redovisas direkt till danska statsbanorna, samt för i tåg tjänst försålda biljetter torde tillsvidare, såsom hittills, särskilda bestämmelser, i vilka kommittén icke förutsätter någon ändring, böra gälla.»

Kommittén har i anledning av vad den sålunda anfört, tillstyrkt, att § 10 punkt 1 i avlöningsreglementet vid statens järnvägar måtte erhålla följande ändrade lydelse:

»*Felräkningspenningar* tillkomma:

a) *kassör i styrelsen* samt *distriktskassör* med 300 kronor om året;

b) *annan personal*, som i regelbunden tjänstefördelning handhaver uppbörd från allmänheten, med högst 0,1 procent av samtliga redovisade trafik- och telegraminkomster jämte efterkravsbelopp till fördelning mellan nämnda personal på avsändnings- och emottagningsstationerna, med iakttagande att beloppet, för tjänsteman och år räknat, ej må överstiga:

å biljettexpeditionerna vid Stockholms centralstation, Göteborg och Malmö huvudstation kronor 240,

å övriga expeditioner och stationer kronor 180, ägande Kungl. Maj:t i övrigt meddela närmare bestämmelser rörande sättet för fördelning av felräkningspenningar m. m.;

c) *tjänsteman vid maskin- eller trafikavdelningen*, som verkställer *utbetalning av avlöning*, uppgående till minst 100,000 kronor för år, med 25 öre för varje fulla tusental

kronor av samma avlöning, under förutsättning att särskilt arvode enligt 2:o) här nedan icke utgår till vederbörande;

d) *tjänsteman*, som enligt styrelsens uppdrag verkställer utbetalning av *avlöning till personal vid styrelsens kontor*, uppgående till minst 100,000 kronor för år, likaledes med 25 öre för varje fulla tusental kronor för år räknat.»

Kommittén har slutligen meddelat, att enligt gjorda beräkningar, avscende år 1913, ökningen av de utbetalade felräkningspenningarnas belopp enligt ovanstående förslag skulle — fränsett de föreslagna tilläggsbestämmelserna — å andra trafiksektionen, vilken är den största i uppbördshänseende och innefattar Stockholms centralstation, hava utgjort 4,284 kronor 14 öre. Approximativa beräkningar rörande tolfte trafiksektionen giva enligt kommitténs uppgift vid handen, att å övriga sektioner ökningen i genomsnitt skulle visa sig högst väsentligt lägre.

I infortrat utlåtande den 13 april 1916 har järnvägsstyrelsen, med anledning av vad kommittén föreslagit, yttrat följande:

Järnvägsstyrelsen den 13/4
1916.

»Mot det av kommittén framlagda förslaget är från järnvägsstyrelsens sida i huvudsak intet att erinra.

Då emellertid uppbörden vid statens järnvägars resebyrå i Stockholm, som från och med innevarande år är, såsom kommittén anmärkt, skild från Stockholms centralstation och lagd direkt under styrelsen, under år 1915 uppgått till 1,308,098 kronor 96 öre och resebyrån alltså i fråga om uppbördens storlek står före biljettexpeditionen vid Göteborg S. J., vars uppbörd under samma år uppgått till 1,209,389 kronor 72 öre, synes följdriktigheten fordra, att maximum för felräkningspenningar vid denna resebyrå — för tjänsteman och år räknat — sättes till samma belopp, som föreslagits för nämnda biljettexpedition samt biljettexpeditionerna vid Stockholms centralstation och Malmö huvudstation eller till 240 kronor. Såsom ytterligare stöd för en ändring av förslaget i denna riktning må framhållas, att den omständigheten, att personalen å biljettexpeditionen vid Stockholms centralstation och förenämnda resebyrå bliva i berörda hänseende likställda, i avsevärd mån underlättar förflyttning av tjänsteman från det ena till det andra av dessa båda tjänsteställen, varav behov lätt kan tänkas uppstå.

På grund av det anförda, får styrelsen, under tillstyrkande av bifall till förslaget i övrigt, i underdanighet föreslå sådan ändring av detsamma, att dess stadgande i andra stycket av mom. b erhåller följande lydelse:

»å biljettexpeditionerna vid Stockholms centralstation, Göteborg och Malmö huvudstation ävensom å statens järnvägars resebyrå i Stockholm kronor 240;»

I fråga om behovet av nya tilläggsbestämmelser rörande sättet för fördelning av felräkningspenningar m. m. ansluter sig styrelsen till vad kommittén härutinnan anför.

På de av kommittén anförda skäl finner styrelsen det även vara erforderligt, att särskilda tilläggsbestämmelser om rätt för tjänsteman att i visst fall erhålla felräkningspenningar enligt hittills gällande grunder utfärdas att gälla intill dess för-

ändrade avlöningsbestämmelser träda i kraft. Riksdagens uttryckliga medgivande härtill synes böra utverkas.»

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, kunna gällande bestämmelser om felräkningspenningar åt vissa befattningshavare vid statens järnvägar icke anses stå i god överensstämmelse med den utveckling, som ägt rum, sedan dessa bestämmelser år 1907 erhöilo sin nuvarande avfattning. De väsentligaste anmärkningarna i avseende å föreskrifterna ifråga rikta sig mot det förhållandet, att olika maximibelopp finnas stadgade för skilda kategorier av tjänstemän, vilka, om hänsyn toges till nu rådande tjänsteförhållanden, under utövande av uppbördstjänst löpa i stort sett samma risk av felräkning. Men även i andra avseenden äro dessa bestämmelser behäftade med sådana brister, att man för personalens behöriga tillgodoseende icke billigtvis kan underlåta att, utan avvaktan på ett mera omfattande förslag till lönereglering, redan nu meddela nya föreskrifter i ämnet.

Det av 1914 års kommitté i sådant avseende framställda och av järnvägsstyrelsen i huvudsak biträdda förslaget, för vars innebörd det ej torde vara erforderligt att ånyo redogöra, synes mig väl ägnat att fylla det därmed avsedda ändamålet. För min del får jag alltså tillstyrka detsamma med en däruti av järnvägsstyrelsen i dess skrivelse den 13 april 1916 föreslagen jämkning. Jag vill därvid allenast ytterligare understryka kommitténs uttalande, att förslaget endast tager sikte på de rådande förhållandena vid statens järnvägar och att detsamma i betraktande av den pågående utredningen om gemensamma avlöningsbestämmelser för vissa verk allenast får betraktas såsom en provisorisk anordning. Att man genom ett bifall till detsamma skulle föregripa nämnda utredning synes mig med hänsyn till förslagets innebörd uteslutet.

Såsom kommittén framhållit, skulle de ifrågasatta bestämmelserna, därest icke särskilda åtgärder vidtagas, understundom kunna medföra en minskning av de till vissa järnvägstjänstemän nu utgående felräkningspenningarna. I likhet med kommittén håller jag visserligen före, att felräkningspenningarna ingalunda äro att betrakta såsom en avlöningsförmån, avsedd att tillföra tjänstemannen överskott. Emellertid torde på de av kommittén härutinnan anförda skäl vissa billighetssynpunkter tala för att man genom en övergångsbestämmelse till avlöningsreglementet förebýgger en dylik minskning för förutvarande befattningshavare i de sammanlagda inkomsterna av tjänsten. En sådan övergångsbestämmelse,

som endast skulle gälla till dess förändrade avlöningsbestämmelser träda i kraft, synes lämpligen böra utfärdas av Kungl. Maj:t; men lär emellertid riksdagens medgivande härtill böra inhämtas.

På grund av vad sålunda i skilda hänseenden förekommit och anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte i nådig proposition föreslå riksdagen att

20. Departements-
chefens
hemställan.

dels besluta de ändringar i avlöningsreglementet den 15 november 1907 för tjänstemän vid statens järnvägar, som framgå av bifogade förslag till nådig kungörelse i ärendet;

dels medgiva, att övergångsbestämmelser rörande tillämpningen av såväl de nya avlöningsbestämmelserna beträffande manliga kontorsbiträden i järnvägsstyrelsen, som ock de nya stadgandena angående felräkningspenningar må, i enlighet med vad ovan sagts, av Kungl. Maj:t utfärdas;

dels ock, med tillämpning från den 1 januari 1917, antaga följande ändring av 1 och 2 §§ i lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar:

1 §.

Rätt till pension enligt denna lag tillkommer med nedan stadgade undantag dels var och en, vilken vid lagens trädande i kraft är delägare i statens järnvägs-
trafiks pensionsinrättning, dels ock var och en, som efter lagens trädande i kraft varder anställd i ordinarie tjänst vid statens järnvägar.

Från denna lags tillämpning undantagas:

a) sådan personal vid statens järnvägar, som antingen vunnit delägar rätt i statens järnvägstrafiks pensionsinrättning på grund av nådiga reglementet för pensionsinrättningen den 6 september 1872 och icke behörigen anmält sig vilja genom erläggande av de i förnyade nådiga reglementet den 3 november 1882 för samma pensionsinrättning bestämda högre avgifter bereda sig förbättrad pensionering eller ock uppbär

avlöning enligt äldre lönestat än den från 1908 års ingång gällande;

b) den, som har delägar rätt i statens järnvägs-
trafiks pensionsinrättning på grund av nådiga regle-
mentet för pensionsinrättningen den 3 november 1882
och, därest han jämlikt bestämmelsen i § 6 c) i samma
reglemente skulle före den 1 januari 1916 bliva pen-
sionsberättigad, inom tre månader från lagens trädande
i kraft eller, om han vid sistnämnda tidpunkt kvarstår
på äldre stat än den från 1908 års ingång gällande
och sedermera vinner befordran, inom tre månader från
det befordran vunnits hos järnvägsstyrelsen anmäler,
att bestämmelsen i § 6 c) i pensionsreglementet må å
honom vinna tillämpning; samt

c) generaldirektören och chefen för statens järn-
vägar, överdirektör och souschef samt överingenjör
och chef för statens järnvägsbyggnader.

2 §.

Pensionsrätt tillkommer:

a) den, som till följd av olycksfall i statens
järnvägars tjänst eller eljest till följd av sjukdom,
vilken han genom utövning av sådan tjänst ådragit
sig, icke vidare kan behörigen sköta sin befattning
och ej heller av järnvägsstyrelsen anses kunna lämp-
ligen förflyttas till annan befattning samt fördenskull
erhåller avsked eller entledigas;

b) den, som, efter minst 10 års tjänstgöring i
ordinarie anställning vid statens järnvägar, antingen
till följd av kroppsskada eller sjukdom i andra fall än
under a) sägs eller ock till följd av väsentligen minskad
arbetsförmåga icke vidare kan behörigen sköta sin
befattning och ej heller av järnvägsstyrelsen anses
kunna lämpligen förflyttas till annan befattning samt
fördenskull erhåller avsked eller entledigas;

skolande för rätt till pension enligt a) eller b)
oförmågan att vidare behörigen sköta befattningen
vara styrkt med i behörig ordning avfattat läkarbetyg,

utfärdad, vad den till fri läkarvård berättigade personalen angår, av vederbörande järnvägläkare; och

c) den, som vid avgång från tjänsten uppnått här nedan för samma tjänst stadgade levnadsålder, under förutsättning tillika att vederbörande under minst tio år innehaft anställning i ordinarie statstjänst, därav åtminstone de fem sista åren i statens järnvägars tjänst.

Nämnda levnadsålder utgör för:

lokomotivförare och kvinnlig tjänstinnehavare sextio år, ledningsmästare, banmästare av 1:a och 2:a klass, ledningsförman, bangårdsmästare, tågmästare, konduktör, stationsförman, lokomotiveldare, vagnskötare, ledningsreparatör, banvakt, ledningsvakt och stationskarl sextiotre år;

övriga tjänstemän vid distrikten samt byråchef, byrådirektör, överkontrollör, sekreterare, säkerhetsinspektör och byråingenjör av 1:a och 2:a klass sextiofem år; samt

manliga befattningshavare i järnvägsstyrelsen, med undantag av de här ovan nämnda, sextiosju år.

Vid beräkning av tjänstår skall avdrag göras för den tid, under vilken ledighet från tjänsten ägt rum av annan anledning än semester, enskilda angelägenheter eller svag hälsas vårdande under sådana omständigheter, att jämlikt § 5 i det för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente fullt arvode i dylika fall åtnjutes, sjukdom, offentligt uppdrag eller resa, som med vederbörligt tillstånd företagits till egen utbildning.

Tjänsteman, som vid uppnående av den här ovan stadgade levnadsålder icke kan räkna tio tjänstår och alltså icke då är berättigad till erhållande av pension, må icke heller sedermera komma i åtnjutande av sådan, även om han på grund av stadgandet i 3 § här nedan tillåtes att kvarstå i tjänsten efter nämnda levnadsålders inträde.

Till denna departementschefens av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Hugo Landelius.

Förslag

till

nådig kungörelse angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar

den 15 november 1907.

§ 1.

Mom. 1. Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår i årligt arvode 20,000 kronor.

Till en var av de två överdirektörerna och souscheferna samt till överingenjören och chefen för statens järnvägsbyggnader utgå arvoden med 12,000 kronor.

Mom. 2. Generaldirektör — — — — — grunder.

Vad sålunda är stadgat om generaldirektör gäller jämväl om överdirektör och överingenjör.

Mom. 6. Arvode, med undantag av det till generaldirektören, till överdirektör, till överingenjören, till järnvägsfullmäktig och till överrevisor utgående, som överstiger 3,900 kronor, fördelas till två tredjedelar i lön och en tredjedel i tjänstgöringspenningar. Av arvode till belopp av 3,900 kronor och därunder intill 2,100 kronor utgöra tre fjärdedelar lön och en fjärdedel tjänstgöringspenningar samt av arvode å 2,100 kronor och därunder fyra femtedelar lön och en femtedel tjänstgöringspenningar.

§ 2.

1:o) Till *annan tjänsteman i styrelsen* än generaldirektör, överdirektör och överingenjör utgår avlöning dels såsom arvode och dels, där bostad in natura icke åtnjutes, i form av ersättning för bostad och

bränsle, allt enligt följande stat med däri i förekommande fall angivna högsta och lägsta belopp för år räknat. Där ersättning för bostad och bränsle icke är i staten med visst oföränderligt belopp angiven, utgår samma ersättning med 40 procent av arvodet med den i staten bestämda begränsning. Nämnda ersättning anses tillhöra lönen.

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.		
	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	
<i>Tjänstemän av högre grad:</i>							
Byråchef	6,000	6,900	1,800		7,800	8,700	{ Byråchef kan i stället för ersättning för bostad och bränsle erhålla bostad in- natura om 6 rum och kök.
Byrådirektör							
Ombudsman							
Överkontrollör							
Arkitekt	4,800	5,700	1,800		6,600	7,500	
Matematiker							
Säkerhetsinspektör							
Sekreterare							
Kamrer och föreståndare för kammarkontoret							
Förste aktuarie och förestån- dare för statistiska kontoret							
Milkontrollör och föreståndare för milkontoret	4,200	5,100	1,500		5,700	6,600	
Revisor och föreståndare för revisionskontoret							
Förste kontrollör							
Byråingenjör av 1:a klass							
Lantmätare							
Kassör							
Registrator							
Notarie	3,800	4,200	1,320	1,500	4,620	5,700	
Byråingenjör av 2:a klass							
Förrådsförvaltare							
Kontrollör							
Förste bokhållare	2,400	3,600	960	1,100	3,360	4,700	
Underingenjör							
Manlig bokhållare	2,100	3,300	840	1,100	2,940	4,400	

	Arvode.		Ersättning för bostad och bränsle.		Summa avlöning.		
	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	Lägst kr.	Högst kr.	
Ritare	1,500	2,700	600	850	2,100	3,550	
Manlig kontorsskrivare	1,500	2,100	600	650	2,100	2,750	
Kvinnlig bokhållare	1,080	1,800	400		1,480	2,200	
» kontorsskrivare							
» ritare							
<i>Tjänstemän av lägre grad:</i>							
Manligt kontorsbiträde	900	1,500	360	600	1,260	2,100	Kontorsbiträde, som tjänstgör såsom förman å biljetttryckeriet, kan erhålla ett tilläggsarvode av högst 180 kr. om året. Vaktmästare erhåller bostad in natura. Förste vaktmästare erhåller ett tilläggsarvode av 200 kr. om året.
Vaktmästare	840	1,200	—	—	840	1,200	
Kvinnligt kontorsbiträde	840	1,140	336	400	1,176	1,540	

Ann. Tilläggsarvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras av tjänsteman, då han ej tjänstgör.

2:o) Då Kungl. Maj:t finner sådant lämpligt, må kontorsskrivare avlönas efter beting på det sätt, att han erhåller betalning, i den mån han verkställer arbete, varå styrelsen utsatt visst pris. Så avlönad kontorsskrivare skall för utförandet av sådana arbeten, vilka icke lämpligen kunna på nämnda sätt gottgöras, erhålla betalning för timme enligt pris, som styrelsen fastställer.

3:o) *Tjänsteman vid distrikten och centralverkstaden* åtnjuter arvode enligt följande stat med däri angivna lägsta och högsta belopp för år räknat.

	Arvode.	
	Lägst kr.	Högst kr.
<i>Tjänstemän av högre grad.</i>		
Distriktschef	8,000	
Bandirektör		
Maskindirektör	6,000	6,900
Trafikdirektör		
Baningenjör av 1:a klass	4,800	5,700
Maskiningenjör av 1:a klass		
Trafikinspektör av 1:a klass		
Överinspektör	4,500	5,400
Distriktssekreterare	4,200	5,100
Baningenjör av 2:a klass ..		
Telegrafingenjör		
Maskiningenjör av 2:a klass ..		
Trafikinspektör av 2:a klass	3,900	4,800
Distriktskamrer		
Verkstadskamrer		
Förrådsförvaltare		
Stationsinspektör å 1:a klassens station ...	3,600	4,500
Stationsinspektör å 2:a klassens station ...		
Distriktskassör	3,300	4,200
Baninspektör		
Maskininspektör		
Elektroingenjör		
Byråassistent	3,000	3,900
Stationsinspektör å 3:e klassens station ...		
Underinspektör		
Expeditionsföreståndare		
Underingenjör	2,400	3,600
Förste bokhållare		
Förste telegrafist	2,100	3,300
Stationsinspektör å 4:e klassens station A		
Bokhållare	2,100	3,300
Förste stationsskrivare		
Telegrafist	1,800	3,000
Stationsinspektör å 4:e klassens station B	2,100	2,700

	Arvode.		
	Lägst kr.	Högst kr.	
Ritare	1,500	2,700	
Manlig kontorsskrivare			
Stationsskrivare	1,080	1,800	
Kvinnlig kontorsskrivare			
Kvinnlig ritare			
<i>Tjänstemän av lägre grad.</i>			
Lokomotivmästare	1,800	3,000	
Vagnmästare	1,500	2,700	
Ledningsmästare			
Verkstadsmästare	1,500	2,400	
Överbanmästare	1,200	2,100	
Lokomotivförare			
Maskinist			
Banmästare av 1:a klass			
Trädgårdsmästare			
Förrådsmästare	1,200	1,800	
Stationsmästare å 5:e klassens station ...			
Bangårdsmästare			
Tågmästare			
Verkstadsförman			
Ledningsförman			
Förste kontorsbiträde			
Banmästare av 2:a klass	1,020	1,500	{Nattbanmästare erhåller ett högsta arvode av 1,260 kronor.
Lokomotivreparatör			
Elektrisk reparator			
Signalreparatör			
Vagnförman			
Stallförman			
Stationsmästare å 6:e klassens station ...			
Konduktör	900	1,500	{Portvakt vid verkstad erhåller ett högsta arvode av 1,260 kronor.
Manligt kontorsbiträde			
Stationsförman			
Portvakt å 1:a klassens station eller vid verkstad			

	Arvode.		
	Lägst kr.	Höget kr.	
Lokomotiveldare	900	1,380	{ Banvakt, vilken tjänstgör såsom vakt vid rörlig bro, <i>kan</i> under seglationstiden erhålla ett tilläggsarvode efter högst 120 kronor för år.
Vagnskötare			
Förrådsförman			
Maskin- och pannskötare			
Vagnreparatör			
Elektrisk underreparatör.....			
Signalunderreparatör			
Ledningsreparatör.....	840	1,140	
Stationsmästare å 7:e klassens station....			
Kvinnligt kontorsbiträde			
Vaktmästare			
Banvakt			
Vagn- och stallkarlar			
Förrådsvakt			
Ledningsvakt			
Stationskarl			

Anm. 1. Stationsinspektor, som tillika är tågdirigent, *kan* erhålla ett tilläggsarvode efter högst 300 kronor om året.

Anm. 2. Tilläggsarvode anses såsom extra inkomst och må förty icke ens till någon del uppbäras av tjänsteman, då han ej tjänstgör.

§ 3.

Antalet av nedanstående befattningar utgör

i styrelsen:

byråchefer	10	milkontrollör och föreståndare	
byrådirektörer	4	för milkontoret	1
ombudsman	1	revisor och föreståndare för re-	
överkontrollör	1	visionskontoret	1
arkitekt	1	förste kontrollörer	3
matematiker	1	byråingenjörer av 1:a klass	12
säkerhetsinspektör	1	lantmätare	1
sekreterare	9	kassör	1
kamrer och föreståndare för kam-		registrator	1
markontoret	1	notarier	7
förste aktuarie och föreståndare		byråingenjörer av 2:a klass	7
för statistiska kontoret	1	förrådsförvaltare	1
		kontrollörer	5

vid distrikten och centralverkstaden:

distriktschefer	5	förrådsförvaltare	5
bandirektörer	5	stationsinspektorer å 1:a klassens	
maskindirektörer	6	stationer	13
trafikdirektörer	5	stationsinspektorer å 2:a klassens	
baningenjörer av 1:a klass	5	stationer	33
maskiningenjörer av 1:a klass	5	distriktskassörer	5
trafikinspektörer av 1:a klass	8	baninspektorer	5
överinspektorer	3	maskininspektorer	18
distriktssekreterare	5	elektroingenjör	1
baningenjörer av 2:a klass	27	byråassistenter	17
telegrafingenjörer	5	stationsinspektorer å 3:e klassens	
maskiningenjörer av 2:a klass	16	stationer	40
trafikinspektörer av 2:a klass	9	underinspektorer	8
distriktskamrerare	5	expeditionsföreståndare	20
verkstadskamrer	1		

Antalet övriga i § 2 omförmälda befattningar bestämmes för varje år av Kungl. Maj:t.

§ 4.

1:o) Tjänsteman, för vilken arvode i § 2 finnes bestämt till ett lägsta och ett högsta belopp, erhåller arvodesförhöjning efter att hava innehaft ett och samma arvode i tre år; och äger sådan förhöjning rum intill dess det för befattningen stadgade högsta arvode uppnåtts.

Det belopp, varmed innehavande arvode sålunda förhöjes, utgör för varje gång förhöjningen sker:

300 kronor för befattning med lägsta arvode av 1,200 kronor eller däröver;

120 kronor för befattning i styrelsen med lägsta arvode under det nyssnämnda, med undantag av kvinnlig kontorsbiträdesbefattning, samt för befattning vid distrikten med arvode under det nyssnämnda och intill 840 kronor; samt

60 kronor för kvinnlig kontorsbiträdesbefattning i styrelsen och för befattning vid distrikten med lägsta arvode av 840 kronor, med iakttagande dock:

att kvinnlig kontorsskrivare eller kvinnlig ritare, för vilken befattning lägsta arvodet utgör 1,080 kronor, erhåller, efter att hava innehaft

arvode av 1,200 kronor i tre år, 1,500 kronor och efter ytterligare tre år det för befattningen stadgade högsta arvode, 1,800 kronor;

att kvinnligt kontorsbiträde, vaktmästare vid distrikten, banvakt, vagn- och stallkarlar, förrådsvakt, ledningsvakt och stationskarl erhålla, efter att hava innehaft arvode av 1,020 kronor i tre år, omedelbart det för dessa befattningar stadgade högsta arvode, 1,140 kronor; samt

att konduktör, manligt kontorsbiträde, stationsförman och portvakt vid första klassens station erhålla, efter att hava innehaft arvode av 1,260 kronor i tre år, omedelbart det för dessa befattningar stadgade högsta arvode 1,500 kronor.

§ 5.

5:o) Har generaldirektör, överdirektör eller överingenjör beviljats ledighet och vikarie för honom förordnats, må på Kungl. Maj:ts prövning bero, huru stor del av arvodet skall till vikarien avstås.

§ 6.

2:o) I — — — — — dagar.

Ersättning till den, som på förordnande uppehåller generaldirektörs-, överdirektörs- eller överingenjörsbefattning, bestämmes för varje gång av Kungl. Maj:t.

Angående — — — — — bestämmelser.

§ 7.

2:o) Med befattning vid statens järnvägar må icke förenas annan tjänst å rikets, riksdagens eller kommuns stat.

Ej heller må med befattning vid statens järnvägar förenas vare sig uppdrag såsom ordförande eller ledamot i styrelse för verk eller bolag, som är med Kungl. Maj:ts oktroj försett eller blivit såsom aktiebolag registrerat, eller befattning såsom tjänsteman i sådant verk eller bolag eller annan tjänstebefattning av vad slag som helst, så framt ej, vad angår verkets chef, överdirektör, överingenjör, distriktschef, byråchef, byrådirektör eller överkontrollör, Kungl. Maj:t och, vad angår innehavare

av annan befattning, järnvägsstyrelsen uppå därom gjord framställning och efter prövning, att ifrågavarande uppdrag eller tjänstebefattning ej må anses hinderlig för fullgörande av tjänstgöringen vid statens järnvägar, finner uppdraget eller befattningen kunna få tillsvidare mottagas och bibehållas.

Över alla av styrelsen i ovannämnda hänseenden meddelade beslut skall förteckning föras hos styrelsen.

— — — — —

§ 8.

Vid avgång från statens järnvägars tjänst till följd av avskedstagande, entledigande eller dödsfall utgår till generaldirektör, överdirektör och överingenjör arvodet samt till annan tjänsteman lönen till månadens slut. Tjänstgöringspenningar utgå endast till och med den dag, avgången sker.

Avlider tjänsteman i följd av olyckshändelse under tjänsteutövning, må ett belopp, motsvarande en månads avlöning, såsom begravningshjälp tilldelas stärbuset.

§ 9.

1:o) Förmånen av fri bostad uti järnvägens egna eller förhyrda lägenheter må, där styrelsen finner sådant vara för järnvägstrafiken behöfligt, tillkomma *dels* byråchef, förste vaktmästare och vaktmästare i styrelsen, *dels* följande tjänstemän av *högre grad* vid distrikten, nämligen: distriktschef, ban-, maskin- och trafikdirektör, ban-, maskin- och telegrafingenjör, trafikinspektör, överinspektör, baninspektör, maskininspektör, elektroingenjör, byråassistent, stationsinspektör, underinspektör, expeditionsföreståndare för biljettexpedition, förste stationsskrivare å station av 2:dra eller 3:dje klass ävensom dylik tjänsteman å station av högre klass, som tjänstgör antingen å stationsinspektors expedition och regelbundet användes i yttre tjänstgöring eller å biljettexpedition, *dels* samtliga tjänstemän av *lägre grad* vid distrikten med undantag av lokomotivförare, tågmästare, ogift förste kontorsbiträde och ogift manligt kontorsbiträde samt sådant gift förste kontorsbiträde och gift manligt kontorsbiträde, som icke regelbundet användes i yttre tjänstgöring, konduktör, eldare, vagnskötare och kvinnligt kontorsbiträde.

Där lokala förhållanden göra sådant nödigt eller lämpligt, må fri bostad i järnvägens egna eller förhyrda hus tillkomma jämväl nu ej

nämnda tjänstemän vid distrikten ävensom de tjänstemän, i fråga om vilka, på sätt ovan angivits, undantag stadgats beträffande förmånen att erhålla inkvartering in natura.

2:o) Med fri bostad är förenad förmånen av fritt bränsle enligt stat, som av styrelsen fastställles.

3:o) Tjänstemän vid distrikten, vilka ej åtnjuta fri bostad, äga uppbära ersättning för bostad och bränsle med 20, 25, 30, 35 eller 40 procent av arvudet allt efter den ort, där vederbörande är placerad, i enlighet med de grunder, som av Kungl. Maj:t bestämmas; dock med iakttagande därav, att beloppet av nämnda ersättning ej må överstiga:

a) å station, där ersättningen utgår med 40 procent:

för tjänsteman, som kan erhålla	7	rum och kök,	kronor	2,000
» » » » »	6	» » » »		1,800
» » » » »	5	» » » »		1,500
» » » » »	4	» » » »		1,100
» » » » »	3	» » » »		850
» » » » »	2	» » » »		650.

skolande dock för kvinnlig kontorsskrivare, kvinnlig ritare, eldare, portvakt vid verkstad, maskin- och pannskötare, vagnskötare samt tjänsteman av lägre grad än dessa med undantag av vaktmästare högsta ersättningen utgöra 400 kronor;

b) å övriga stationer:

för tjänsteman, som kan erhålla	7	rum och kök,	kronor	1,700 .
» » » » »	6	» » » »	1,500	
» » » » »	5	» » » »	1,200	
» » » » »	4	» » » »	900	
» » » » »	3	» » » »	700	
» » » » »	2	» » » »	550.	

skolande dock för kvinnlig kontorsskrivare, kvinnlig ritare, eldare, portvakt vid verkstad, maskin- och pannskötare, vagnskötare samt tjänsteman av lägre grad än dessa med undantag av vaktmästare högsta ersättningen utgöra 350 kronor.

4:o) Ersättning för bostad och bränsle anses tillhöra lönen.

§ 10.

1:o) *Felräkningspenningar* tillkomma

a) *kassör i styrelsen* samt *distriktskassör* med 300 kronor om året;

b) *annan personal*, som i regelbunden tjänstfördelning handhar upp-
börd från allmänheten, med högst 0.1 procent av samtliga redovisade
trafik- och telegraminkomster jämte efterkravsbelopp till fördelning mel-
lan nämnda personal på avsändnings- och emottagningsstationerna, med
iakttagande att beloppet, för tjänsteman och år räknat, ej må överstiga:

å biljettexpeditionerna vid Stockholms centralstation, Göte- borgs och Malmö huvudstationer ävensom å statens järn- vägars resebyrå i Stockholm	kronor 240,
samt å övriga expeditioner och stationer	» 180;

ägande Kungl. Maj:t i övrigt meddela närmare bestämmelser rö-
rande sättet för fördelning av felräkningspenningar m. m.;

c) *tjänsteman vid maskin- eller trafikavdelningen*, som verkställer *ut-
betalning av avlöning*, uppgående till minst 100,000 kronor för år, med
25 öre för varje fulla tusental kronor av samma avlöning, under för-
utsättning att särskilt arvode enligt 2:o) här nedan icke utgår till veder-
börande;

d) *tjänsteman*, som enligt styrelsens uppdrag verkställer utbetalning
av *avlöning till personal vid styrelsens kontor*, uppgående till minst 100,000
kronor för år, likaledes med 25 öre för varje fulla tusental kronor för
år räknat.

§ 12.

Dyrortstillägg utgår med 60 kronor om året till tjänstemän av *lägre
grad*, vilkas arvode icke överstiger 1,500 kronor och som äro placerade
i städer med minst 15,000 invånare samt, vad Stockholmstrakten angår,
å stationer och bansträckor utom Stockholm till och med Älvsjö, Järva
och Värtan.

Kallortstillägg utgår:

för samtliga tjänstemän å bandelarna från Bräcke till och med Jörn,
jämte bilinjerna Långsele—Sollefteå, Mellansel—Örnsköldsvik, Vännäs—
Umeå och Bastuträsk—Skellefteå—Kallholmen, från Järpen till och med
Duved samt från Lit till och med Volgsjön med bilinjerna Jämtlands
Sikås—Hammerdal och Ulriksfors—Strömsund med fem kronor i månaden;

för samtliga tjänstemän å bandelarna från Duved till Riksgränsen bortom Storlien, från Jörn till och med Haparanda jämte bilinjen Älvsby—Piteå, från Luleå till och med Polcirkeln samt från Karungi till och med Övertorneå med tio kronor i månaden;

för samtliga tjänstemän å bandelen från Polcirkeln till och med Gällivare jämte bilinjerna Gällivare—Malmberget, Gällivare—Koskullskulle och Gällivare—Porjus med femton kronor i månaden;

för samtliga tjänstemän å bandelen från Gällivare till och med Riksgränsen, med undantag av tjänstemän tillhörande banavdelningen och maskinavdelningens ledningspersonal å banlinjen Abisko—Riksgränsen, med tjugu kronor i månaden; samt

för nyssnämnda tjänstemän vid banavdelningen och maskinavdelningens ledningspersonal med trettio kronor i månaden.

Dyrortstillägg och kallortstillägg skola anses tillhöra lönen.

Bilaga 1.

TILL KONUNGEN.

Sedan 1853—1854 årens riksdag beslutit anläggning för statens räkning av
dels en södra och dels en västra stambana, uppdrogs genom nådigt brev den 22 ja-
nuari 1855 högsta ledningen och utförandet av statens järnvägsbyggnader åt översten
Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 184 häft. (Nr 209.) 13

Historik.

Perioden
1855—1862.

Nils Ericson. Därefter utfärdades genom nådigt brev den 31 januari 1855 för översten Ericson, såsom chef för statens järnvägsbyggnader, en instruktion, genom vilken det lämnades honom en synnerligen vidsträckt befogenhet. Genom denna instruktion bemyndigades nämligen chefen för statens järnvägsbyggnader att efter eget beprövande och på eget ansvar ordna byggnadsarbetets alla såväl ekonomiska som tekniska detaljer samt att i allmänhet vidtaga de åtgärder, varigenom efter hans åsikt statens och det allmännas fördel samt företagets framgång bäst befrämjades. Jämväl tillkom det chefen för statens järnvägsbyggnader att, i den mån banlinjen öppnades för allmän trafik, handhava högsta ledningen av de sålunda trafikerade banorna.

*Perioden
1863—1882.*

Då översten friherre Ericson den 30 december 1862 beviljades avsked från sin befattning såsom chef för statens järnvägsbyggnader, förordnade Kungl. Maj:t, att från 1863 års ingång den myndighet, som av honom utövats, skulle fördelas på två särskilda styrelser, nämligen styrelsen för statens järnvägstrafik och styrelsen för statens järnvägsbyggnader, av vilka den senare, som skulle bestå av en chef samt två ledamöter, en byråchef för den tekniska avdelningen och en byråchef för den ekonomiska och administrativa avdelningen, tillsvidare skulle handhava den högsta ledningen av statens järnvägsbyggnader.

Styrelsen för statens järnvägsbyggnader erhöll emellertid icke samma vidsträckta befogenhet, som förut tillkommit chefen för statens järnvägsbyggnader. Dock skulle styrelsen äga bland annat att, sedan plan för ny järnvägsanläggning erhållit Kungl. Maj:ts fastställelse, under arbetets utförande efter lokala förhållanden lämpa banans utläggning i dess olika delar, att antaga, förordna och avskeda alla underlydande tjänstemän och betjante samt att inom vissa fastställda avlöningsklasser bestämma avlöningen åt tjänstemännen utom styrelsen.

Fråga väcktes emellertid snart nog om en förändring eller indragning av den särskilda styrelsen för statens järnvägsbyggnader. Sålunda hemställde 1868 års riksdag om sammanförande av styrelserna för statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik till en enda styrelse för statens järnvägar eller, därest detta icke befunes ändamålsenligt, om förläggande av styrelsen för statens järnvägsbyggnader till arbetslinjen. Sedermera ifrågasatte en av Kungl. Maj:t tillsatt löneregreringskommitté uti sitt den 19 maj 1879 avgivna betänkande, att bestyret med statens järnvägsbyggnader skulle överflyttas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken benämning kommittén föreslog för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. I samma riktning uttalade sig också 1880 års riksdag, varemot 1881 års riksdag framhöll, hurusom det kunde vara tvivel underkastat, vilket som vore lämpligast, att överlämna tillsynen över statens framtida järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik eller till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

En sammanslagning av styrelsen för statens järnvägsbyggnader och styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader hade emellertid redan dessförinnan i viss mån ägt rum, därigenom att chefen för förstnämnda styrelse, översten Beijer, den 10 augusti 1877 utnämns att tillsvidare vara chef jämväl för styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. Till följd därav hade styrelsen för statens järnvägsbyggnader införlivats såsom en särskild avdelning inom styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader med i övrigt oförändrad organisation och personaluppsättning.

*Perioden den
1 jan.—1883
—den 30
sept. 1888.*

Sedermera avlät Kungl. Maj:t till 1882 års riksdag proposition om fullständig sammanslagning av de båda styrelserna, men riksdagen förklarade sig anse frågan om ordnandet av tillsyn över statens järnvägsbyggnader böra hållas öppen, intill dess

fullbordandet av stambanan till Sollefteå kunde emotses, och beviljade därför endast på extra stat ett anslag av 20,000 kronor för år 1883 att användas för anordnande av tillsyn över statens järnvägsbyggnader, vilket anslag sedermera för varje år till och med för år 1888 förnyades. Genom 1882 års riksdagsbeslut upphörde styrelsen för statens järnvägsbyggnader; och Kungl. Maj:t uppdrog i samband med fastställelse av lönestat för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 2 juni 1882 tillsynen över statens järnvägsbyggnader tillsvidare från och med år 1883 åt nämnda styrelse. För fullgörande av detta uppdrag anställdes inom styrelsen, utöver den ordinarie personalen, på extra stat en byråchef, som skulle bereda och föredraga alla tekniska ärenden rörande järnvägsbyggnaderna, samt vissa andra tjänstemän och betjante.

I sammanhang därmed att chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen greve Rudolf Cronstedt den 28 oktober 1887 förordnades att vara chef för styrelsen för statens järnvägstrafik väcktes fråga därom, att tillsynen över statens järnvägsbyggnader skulle överflyttas till denna styrelse; och anbefalldes samma styrelse att avgiva förslag, huru inom styrelsen handläggningen av de ärenden, som rörde ledningen av järnvägsbyggnaderna med vad därtill hörde, skulle kunna ordnas. Uti sitt i sådant avseende avgivna förslag förklarade styrelsen, som utgick från antagandet, att de årliga anslagen för fortsättande av statens järnvägsbyggnader komme att uppgå till allenast 2 eller $2\frac{1}{2}$ millioner kronor, att ledningen av byggnadsarbetena kunde anförtros åt en från trafikförvaltningsgöromålen fullt fristående ingenjör under benämning överingenjör. Dennes huvudsakliga verksamhet skulle förläggas till linjen och därstädes förenas med chefskapet för byggnadsdistriktets byrå. Överingenjören borde äga att meddela beslut beträffande alla vid byggnaden förekommande anordningar med undantag av sådana, rörande vilka det i den för honom utfärdade instruktionen särskilt stadgades, att styrelsens beslut skulle inhämtas. Byggnadsärendena skulle beredas å linjens byrå, men överingenjören skulle endast i undantagsfall inför styrelsen framlägga och föredraga ärendena. Detta skulle nämligen ske av överdirektören för banavdelningen beträffande alla tekniska frågor, för vilka överingenjören ej särskilt tillkallades, samt av överdirektören för byråavdelningen beträffande övriga byggnaden rörande ärenden. Inom trafikstyrelsen skulle därför för behandlingen av byggnadsärendena icke erfordras någon annan ny tjänstebefattning än en revisorstjänst.

*Perioden från
och med
den 1 oktober
1888.*

Kungl. Maj:t avlät därefter till 1888 års riksdag proposition om överflyttande i enlighet med styrelsens förslag av tillsynen över statens järnvägsbyggnader från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till styrelsen för statens järnvägstrafik, vilken proposition av riksdagen bifölls.

Från och med den 1 oktober 1888 överflyttades på grund härav bestyret med statens järnvägsbyggnader till styrelsen för statens järnvägstrafik, vilken styrelses benämning samtidigt ändrades till järnvägsstyrelsen.

Sedan norra stambanan år 1894 fullbordats till Boden, vidtogs den förändringen uti järnvägsbyggnadsförvaltningens organisation, att åt överdirektören för banavdelningen inom järnvägsstyrelsen tillika meddelades förordnande att vara överingenjör vid järnvägsbyggnaderna. Enligt den för järnvägsstyrelsen utfärdade instruktion av den 15 oktober 1897 hörde också till banavdelningens handläggning alla ärenden, som angingo nya järnvägsanläggningar. Det visade sig emellertid nödvändigt att redan från och med den 1 januari 1898 tills vidare inom styrelsen anställa en byrådirektör med åliggande att tillhandagå överdirektören för banavdelningen vid beredningen av alla järnvägsbyggnadsärenden, ävensom att anvisa särskilt anslag till bestridande av kostnaderna för revision av järnvägsbyggnadernas räkenskaper och för rådshandlingar.

Med anledning av 1898 års riksdags beslut att, förutom statsbanorna från Boden till Ytter-Morjärv och från Krylbo till Örebro, statsbanor skulle anläggas jämväl från Gällivare till Riksgränsen och från Göteborg till Skee, blev på järnvägsstyrelsens framställning av Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 2 september 1898 förordnat, att en särskild tjänsteman, benämnd överingenjör, skulle tillsvidare intill utgången av år 1900 anställas med åliggande att inom järnvägsstyrelsen bereda samt dels i vederbörande överdirektörs ställe föredraga och i övrigt handlägga, dels ock själv avgöra ärenden rörande nya järnvägsbyggnader, varjämte överingenjören skulle närmast under järnvägsstyrelsen leda och övervaka berörda byggnadsarbeten.

Genom nådigt brev den 25 november 1898 meddelade därefter Kungl. Maj:t närmare bestämmelser för överingenjörens verksamhet; och skulle det enligt dessa bestämmelser tillkomma överingenjören, utöver den befogenhet, som enligt § 22 i gällande instruktion var tillagd avdelningschef inom styrelsen, att antaga och entlediga tillfälliga ingenjör- och andra biträden ävensom bestämma deras avlöning, försä vitt denna, inkvarteringersättning inberäknad, understige 200 kronor i månaden; att, där avvikelse från gällande normalbestämmelser rörande banvallen och överbyggnaden vore erforderlig, därom meddela föreskrift, försä vitt avvikelserna endast vore av mindre betydelse och omfattning; att fastställa ritningar för mindre hus och brobyggnader samt detaljritningar till och detaljändringar i byggnader i allmänhet, allt i de fall, där järnvägsstyrelsen icke förbehållit sig bestämmanderätten; samt att under inspektionsresa å arbetslinje meddela föreskrift om verkställighetsåtgärd av beskaffenhet att icke tåla uppskov, även om detta icke eljest fölle inom hans befogenhet, dock med skyldighet för honom att snarast möjligt hos järnvägsstyrelsen anmäla åtgärden.

Sedermera blev genom särskilda nådiga brev den 19 maj 1899 och den 17 juni 1903 överlämnat till överingenjören att bereda och föredraga eller ock själv avgöra ärenden rörande omgestaltung av bangårdsförhållandena i Stockholm och Göteborg samt frågor rörande nya bangårdsanordningar i Hälsingborg, Lund och Malmö.

Genom nådigt brev den 31 maj 1906 skedde en av de då föreliggande ärendenas särskilt brådskande natur påkallad tudelning av överingenjörsgöromålen, i det att för nämnda år från överingenjörens verksamhetsområde undantogs handläggning av de ärenden, som angingo undersökningar och utredningar beträffande den ifrågasatta s. k. inlandsbanan från hamnplats vid Bohuslänska kusten till lämplig plats vid statsbanan Luleå—Riksgränsen; och anställdes en särskild tjänsteman tillsvidare under år 1906 med åliggande att med den befogenhet, som förut tillkommit överingenjören, handlägga de från överingenjörens verksamhetsområde sålunda undantagna ärendena. Genom nådigt brev den 31 december 1906 medgavs därefter, att jämväl efter 1906 års utgång finge tillsvidare under år 1907 anställas dels en överingenjör och dels en särskild tjänsteman för handläggning av de ärenden, som enligt nådiga brevet den 31 maj 1906 undantagits från överingenjörens verksamhetsområde.

Å den s. k. järnvägsbyggnadsbyrån inom järnvägsstyrelsen, som förestods av överingenjören, anställdes, med Kungl. Maj:ts medgivande, förutom en byrådirektör, varom ovan förmälts, en byråingenjör, en notarie och en revisor. Revisorsbefattningen indrogs dock från och med den 1 november 1905 och revisorns göromål överlämnades till revisorn i järnvägsstyrelsen mot viss ersättning. De å ifrågakvarande byrå anställda tjänstemännen förordnades på två år i sänder.

Överingenjören förordnades till och med år 1904 för två år i sänder. Från och med år 1905 meddelades kortare förordnanden.

Vid underdånig föredragning den 22 december 1905 av frågan om förordnande av överingenjör vid statens järnvägsbyggnader anförde dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet att, enär under de närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning kunde antagas i avsevärd omfattning förestå, det syntes nödigt att dessförinnan underkasta själva frågan om den lämpligaste organisationen av ledningen utav ifrågavarande byggnadsföretag en noggrann prövning. Departementschefen hemställde därför om bemyndigande att tillkalla sakkunniga personer för att avgiva yttrande och förslag, huru ledningen av och tillsynen över nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. Denna hemställan bifölls av Kungl Maj:t, varefter departementschefen enligt beslut den 5 januari 1906 uppdrog åt översten A. F. O. Cederberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare dåvarande landsskreteraren Gustaf Roos och friherre Theodor Adelswärd, trafikchefen K. A. L. Rosenquist av Åkershult och trafikchefen, dåvarande kaptenen John Nyström att med översten Cederberg såsom ordförande avgiva dylikt yttrande och förslag.

1906 års
sakkunniges
yttrande
rörande järn-
vägsbyggnad-
ernas
organisation.

I sitt den 30 mars 1906 avgivna utlåtande framhöll de sakkunnige till en början, hurusom sättet att ordna ledningen av statens järnvägsbyggnader i avsevärd mån måste göras beroende av den omfattning, i vilken dessa byggnader komme att utföras. Då man nu syntes med säkerhet kunna förutsätta, att under närmaste åren järnvägsbyggnader för statens räkning i avsevärd omfattning förestode, hade de sakkunnige vid uppgörandet av förslag till framtida organisation av ledningen av statsbanebyggnaderna utgått från denna förutsättning. Skulle mot förmodan under den närmaste framtiden icke komma att utföras andra järnvägsanläggningar än de under byggnad varande banlinjerna Göteborg—Skee och Morjärv—Lapträsk, syntes någon överflyttning av byggnadsledningen från järnvägsstyrelsen till annan myndighet icke böra äga rum, men det vore synnerligen viktigt, att, därest mera omfattande undersökningar för ifrågasatta statsbanor skulle företagas, samma myndighet, som sedermera skulle handhava ledningen av bananläggningarna, jämväl finge övertaga ansvaret för de förberedande undersökningarna. Härefter anförde de sakkunniga vidare, att såväl då byggnadsledningen från och med år 1883 uppdragits åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som ock då den år 1888 överflyttats till styrelsen för statens järnvägstrafik, detta motiverats därmed, att järnvägsbyggande för statens räkning för framtiden antagligen komme att äga rum endast i ringa omfattning. År 1888 hade också järnvägsstyrelsen utan mera betydande ökning i arbetskrafterna kunnat handlägga jämväl byggnadsärendena redan av det skäl, att styrelsen samtidigt fått till chef en man, vilken under en lång följd av år varit använd i allt högre poster vid järnvägsbyggnaderna samt att denne därvid åtföljts av ingenjörer, underbefäl och arbetare, vilka erhållit en mångårig utbildning och erfarenhet vid statens järnvägsbyggnadsarbeten.

Byggnadsled-
ningens över-
flyttande till
en särskild
byggnads-
styrelse.

När den närmaste arbetsledningen sedermera övergått från den äldre befälsstammen till andra krafter, visade det sig, att svårigheter vid ledningen uppstode. Den omständigheten, att järnvägsbyggnaderna till stor del pågått inom ödemarker med synnerligen omilt klimat, samt kännedom om det ringa ålderdomsunderstödet, som tillkommit de vid byggnaderna uttjänata ingenjörerna, hade gjort det mindre lätt att till byggnaderna erhålla dugliga befattningshavare, särskilt arbetsledare. Svårigheterna vid linjebefälets rekrytering medförde ökade anspråk på den högsta ledningen, så att denna, mer än eljest varit behöfligt, måst ägna arbete och omtanke åt detaljer, från vilka den bort vara befriad. Det hade också visat sig, att uppgjorda kostnadsförslag i väsentlig grad överskridits vid utförandet av åtskilliga banbyggnad-

der, därvid enligt de sakkunniges uppfattning de högst avsevärda stegringarna i anläggningskostnaderna utöver de beräknade beloppen icke mer än delvis kunde tillskrivas den höjning av arbetslöner och materialpriser, som efter kostnadsplanernas uppgörande hade ägt rum, eller de ogynnsamma lokala förhållanden, under vilka arbetena hade utförts.

Sedan år 1888 hade även i andra avseenden tillkommit förändringar, vilka i hög grad måste försvåra byggnadsledningen genom järnvägsstyrelsens försorg. Trafiken å statens järnvägar hade nämligen sedan dess tillväxt i sådan grad, att administrationen av denna trafik med därmed sammanhängande angelägenheter obestridligen måste anses vara av den vittomfattande och maktpåliggande beskaffenhet, att järnvägsstyrelsens arbetskrafter därav finge anses tagas fullt i anspråk. Vid inträffade ombyten av chefer för järnvägsstyrelsen hade helt naturligt de ändrade trafikförhållandena tillmätts vida större inflytande än den styrelsen anförtrödda byggnadsledningen, ett förhållande, som så mycket mindre kunnat motvägas genom den större handlingsfrihet, vilken tillagts föredraganden för byggnadsärendena, som denna större handlingsfrihet syntes icke hava blivit i tillräcklig omfattning begagnad.

Till beslutet att till järnvägsstyrelsen överflytta ledningen av järnvägsbyggnaderna antogo de sakkunnige den omständigheten hava medverkat, att tidigare vissa stationsanläggningar o. d. efter en järnvägs överlämnande till trafikstyrelsen någon gång ansetts olämpliga och därför blivit omedelbart ändrade. Det syntes emellertid de sakkunnige vara tydligt, att behörigt inflytande å de för trafikens skötsel och säkerhet erforderliga anordningarna kunde tillerkännas trafikens handhavare, utan att för ändamålet det egentliga arbetet av denne utfördes. I den anmärkta omständigheten låge således icke något hinder för byggnadsledningens överlämnande till en från järnvägsstyrelsen fristående organisation. Den omständigheten, att beslutanderätten i byggnadsfrågorna skulle utövas av ett centralt ämbetsverk i huvudstaden, medförde däremot väsentliga olägenheter. Personlig inspektion vore nämligen av behovet påkallad, och muntliga förhandlingar mellan den beslutande och linjebefälet borde alltid kunna äga rum, då det gällde att bestämma medlen för svårigheters övervinnande. Endast därigenom kunde tidsutdräkt förebyggas samt förhindras, att skriv- och ritgöromålen vid linjen alltför mycket ökades, och att linjeingenjörerna till följd därav droges från det viktiga linjearbetet till tidsödande byrågöromål.

Samma skäl, som nu senast anförts mot byggnadsledningens utövande av järnvägsstyrelsen, talade också mot dess förflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Emot en sådan förändring kunde också framhållas den omständigheten, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som företrädesvis vore kontrollerande myndighet, hade en verksamhet huvudsakligen av annan art än den, varom nu vore fråga. Det vore dessutom under inga förhållanden lämpligt att åt fast organiserade ämbetsverk uppdraga handhavandet av så tillfälliga, av riksdagens årliga anslag beroende företag som statens järnvägsbyggnader, vilka företag ständigt växlade till sin omfattning, och för vilkas utförande det av denna anledning måste å olika tider krävas växlande antal funktionärer. Om däremot en ny särskild myndighet för ledningen av statens järnvägsbyggnader inrättades, skulle för en sådan ny myndighet icke erfordras större personal, än som för samma ändamål funnits anställd hos järnvägsstyrelsen eller som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för ändamålet skulle behöva, och för en sådan särskild myndighet skulle till chef givetvis komma att förvärvas en uti ifrågavarande hänseende tekniskt fackutbildad och fullt sakkunnig person.

På grund av vad sålunda anförts, syntes det de sakkunnige från alla synpunkter vara lämpligast, att skötseln av statens järnvägsbyggnader, därest sådan i större

utsträckning skulle utföras, lämnades åt en för detta ändamål särskilt organiserad myndighet, som lämpligen borde benämnas styrelsen för statens järnvägsbyggnader.

I fråga om en sådan styrelses organisation ansågo de sakkunnige lämpligt, att styrelsen med de inskränkningar i dess maktbefogenhet, som betingades av dess egenskap av statsinstitution, i övrigt anordnades efter de grunder, som vid enskilda företag i liknande fall följdes, så att en mera affärsmässig skötsel samt jämförelsevis mera fria och obundna former skulle erhållas, än den rent ämbetsmannamässiga förvaltningen medgäve. Den närmaste ledningen av och tillsynen över järnvägsbyggnaderna borde därför anförtros åt en chef, som i huvudsak borde tilldelas en befogenhet motsvarande den, som i enskilda affärsföretag vanligen tillkomme disponent eller verkställande direktör. Denne chef ansågo de sakkunnige böra benämnas »chefingenjör vid statens järnvägsbyggnader». Utom cheffingenjören skulle styrelsen bestå av fyra ledamöter, vilka skulle väljas så, att styrelsens sammansättning kunde innebära trygghet för att erforderlig sakkunskap och erfarenhet i tekniska, merkantila och juridiska frågor förefunnnes inom styrelsen. Styrelsen i dess helhet skulle tillkomma att besluta endast i viktigare ärenden. I alla övriga fall skulle cheffingenjören äga att ensam besluta. Cheffingenjören och styrelsens övriga ledamöter skulle förordnas av Kungl. Maj:t, cheffingenjören för 5 år och de övriga ledamöterna för två år. Med hänsyn därtill att cheffingenjören icke blivit tillerkänd någon pensionsrätt, samt för att till dennes krävande och ansvarsfulla befattning skulle kunna erhållas den mest lämpliga och kompetenta personen, borde cheffingenjörens avlöning bestämmas till ett belopp icke understigande 20,000 kronor. För var och en av de övriga styrelseledamöterna föreslogo de sakkunnige ett årligt arvode av 2,500 kronor. Beträffande området för den nya styrelsens verksamhet skulle det åligga denna att utöva högsta ledningen av och tillsynen över utförandet av nya järnvägsanläggningar för statens räkning med vad därtill hörde. Styrelsen skulle verkställa erforderliga undersökningar för ifrågasatta statsbanebyggnader ävensom upprätta planer och kostnadsförslag för sådana byggnaders utförande. Den skulle i fråga om beslutade bananläggningar ombesörja arbetenas verkställande i enlighet med fastställda planer och kostnadsförslag samt förvalta och redovisa de för statens järnvägsbyggnader anslagna medel. Vidare skulle styrelsen avgiva yttranden och verkställa utredningar jämväl i andra järnvägsärenden än dem, som redan nämnts, samt å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar tala och svara i alla mål och ärenden rörande de statens järnvägsbyggnader, som utfördes under styrelsens ledning. Slutligen skulle det också tillkomma styrelsen att pröva alla anbud om byggnadsarbetenas utförande å s. k. generalentreprenad ävensom att besluta i fråga om större upphandlingar, under det att cheffingenjören skulle äga att själv eller genom underlydande arbetsbefäl träffa entreprenadavtal av mindre omfattning, med rätt för styrelsen och cheffingenjören att vid upphandlingar träffa uppgörelser under hand, när helst sådant befunnnes lämpligt.

Byggnadsstyrelsens yttre organisation.

Alla arbeten, som berörde trafiken på de färdigbyggda järnvägarna och nybyggnader å dessa, såsom dubbelspår- och bangårdsanläggningar m. m., skulle fortfarande tillkomma järnvägsstyrelsen att utföra, dock att, därest särskilda omständigheter därtill föranledde, nybyggnadsarbeten jämväl vid de trafikerade banorna skulle kunna, efter Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall därom lämnade föreskrift, uppdragas åt styrelsen för järnvägsbyggnaderna.

Beträffande frågan om samarbete mellan järnvägsbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen innehöll det av de sakkunnige för den förra styrelsen upprättade in-

Förhållandet mellan byggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen.

struktionsförslaget, att i frågan om anslutning mellan statsbanor ävensom i frågor, som närmast berörde trafikens skötsel och säkerhet, sådant samarbete skulle äga rum, samt att, därest det skulle erfordras, Kungl. Maj:t skulle utfärda närmare bestämmelser rörande detta samarbete.

I sitt utlåtande angåvo därjämte de sakkunnige, att järnvägsstyrelsen i vissa frågor, där samarbete borde förefinnas, skulle äga bestämmanderätt. Järnvägsstyrelsen skulle det sålunda tillkomma att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande för ny banlinje upprätta specialförslag rörande bland annat spårväxlars konstruktion, banvaktsstugors antal, lokomotivstallars läge och storlek, vattenstationers och därtill hörande pumpverks anordnande, vidare beträffande signal- och förreglingsanordningar, den rörliga materielen för trafiken, trafikinventarier och övriga utrustningspersedlar samt vikt, modell och tillverkningsbestämmelser för räler, ävensom angående syllavstånd, belastningschema för broar m. m.

I fråga om vissa andra ärenden skulle järnvägsstyrelsen allenast äga rätt att vid arbets- och kostnadsplaners uppgörande yttra sig, nämligen i fråga om bangårdars läge och utsträckning, stationsanordningar i övrigt, husbyggnaders inredning, läge för de till bangårdar hörande byggnader samt telegrafens anordning.

Under byggnadsarbetenas utförande erforderlig rullande materiel jämte personal skulle järnvägsstyrelsen mot ersättning tillhandahålla, och från järnvägsstyrelsens förråd skulle, mot ersättning, utlämnas för den rullande materielen behövliga förbrukningsartiklar, såsom kol, olja m. m. Den för trafiken behövliga rullande materielen, trafikinventarier och övriga utrustningspersedlar skulle inköpas av järnvägsstyrelsen, som skulle tillhandahålla jämväl för banbyggnaderna erforderliga räler med tillhörande skarvjärn.

Järnvägsstyrelsen skulle icke tillerkännas rätt att under arbetets gång kontrollera utförandet. Däremot borde, innan färdigbyggd banlinje överlämnades till järnvägsstyrelsens förvaltning, besiktning å densamma äga rum av en för sådant ändamål tillsatt särskild besiktningsnämnd.

Byggnadsstyrelsen huvudbyrå skulle icke ovillkorligen hava sitt säte i Stockholm utan kunna förläggas till den plats, som med avseende på kommunikationerna mellan byrån och arbetslinjen kunde i varje särskilt fall anses lämplig. Byrån skulle således kunna förflyttas allt efter arbetenas utförande inom olika trakter av landet.

Byggnadsstyrelsen skulle äga att utse och entlediga distriktsingenjörer — motsvarande dåvarande arbetscheferna — bestämma antalet av de såväl vid huvudbyrån som å linjen anställda befattningshavarna samt fastställa de åt den högre tjänstepersonalen utgående löner och andra dem möjligen tillkommande förmåner. Chefingenjören skulle tillsätta och entlediga alla befattningshavare utom distriktsingenjörerna samt meddela bestämmelser i fråga om avlöningsförmåner för det lägre arbetsbefälet och betjante. Instruktionen och tjänstgöringsreglementen för personalen skulle utfärdas av styrelsen.

För att dugliga ingenjörer skulle kunna förvärfvas till befattningar vid järnvägsbyggnaderna föreslogo de sakkunnige, att uttryckligt stadgande skulle meddelas därom, att vid tillsättningen av tjänster inom och under järnvägsstyrelsen samma hänsyn borde tagas till tjänstgöring vid banbyggnaderna som till tjänstgöring vid trafiken.

I fråga om sättet för byggnadsarbetenas utförande framhöllo de sakkunnige önskvärdheten därav, att entreprenadsystem i största möjliga omfattning kunde komma till användning, men att byggnadsstyrelsen alltid borde äga frihet att välja den form, som för arbetenas utförande å viss tid eller ort befundes lämpliga.

Över de sakkunniges utlåtande avgav järnvägsstyrelsen yttrande av den 23 april 1906. Styrelsen framhöll däruti till en början, hurusom atskilliga av de med den dåvarande ledningen av järnvägsbyggnaderna förenade olägenheter, som av de sakkunnige angivits, vore beroende därpå, att statens järnvägsbyggnader tidtals forcerats och tidtals avstannat. Under perioder av forcerat järnvägsbyggande bleve det nämligen icke möjligt att anskaffa befäl i tillräcklig mängd med de kvalifikationer, som vore erforderliga, ej heller underbefäl eller arbetare utrustade med önskvärda egenskaper. Inträffade ett forcerat järnvägsbyggande under för landet gynnsamma industriella konjunkturer, bleve stegringen i arbets- och materialpris sådan, att för normala förhållanden uppgjorda kostnadsförslag fullständigt förrycktes. En oförutsedd, avsevärdare inskränkning i järnvägsbyggandet medförde den svårigheten, att större delen av det använda arbetsbefälet, som redan förvärvat praktisk erfarenhet, samt en stor del av de vid byggnaden anställda arbetarna måste avskedas. Dessa olägenheter skulle kunna undanröjas, om det med nödig hänsyn till landets förmåga att bära kostnaderna för de nya järnvägsbyggnader, som genom statens försorg skulle utföras, uppgjordes en på noggranna undersökningar grundad plan för järnvägsbyggnadernas utförande att tillämpas under en längre följd av år.

Järnvägsstyrelsens utlåtande i anledning av de sakkunniges förslag.

Det skäl, som huvudsakligen föranlett överflyttandet av ledningen av statens järnvägsbyggnader först till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och därefter till järnvägsstyrelsen, hade varit den ringa omfattning, vari järnvägsbyggnaderna hade antagits under de vid vartdera tillfället närmast följande åren skola ifrågakomma. Av denna omständighet kunde dock icke dragas den slutsatsen, att statsmakternas uppfattning varit den, att, då större statsbaneanläggningar förekomme, dessas ledning borde uppdragas åt en särskild för ändamålet inrättad styrelse. Vad som föranlett banbyggnadernas överflyttande till järnvägsstyrelsen hade nämligen, förutom nyssnämnda skäl, varit jämväl de fördelar, som väntades därav uppkomma, nämligen enhetlighet i ledningen av statens järnvägsbyggnader och statens järnvägstrafik samt förenkling i administrationen och därav föranledd besparing i kostnader.

Mot styrelsens ledning av statens under senare år utförda eller under anläggning varande järnvägsbyggnader hade klander framställt på den grund, att de verkliga byggnadsomkostnaderna överstigit de beräknade; och de sakkunnige hade ansett anledningen härtill icke uteslutande kunna sökas i stegrade material- och arbetspriser eller ogynnsamma lokala förhållanden. Styrelsen påpekade till bemötande härav först, hurusom anläggningskostnaderna för vissa stambanor, byggda under den tid, ledningen av statens järnvägsbyggnader handhades av en särskild styrelse, överskridit de beräknade kostnaderna i en grad ungefärligen motsvarande vad som skett med de av de sakkunnige åberopade banbyggnaderna. Den omständigheten, att de beräknade anläggningskostnaderna för vissa statsbanor blivit överskridna, innebure icke tillräcklig grund för påståendet, att arbetsledningen varit mindre tillfredsställande, utan kunde likaväl bero på förändrade konjunkturer och vid kostnadsförslagets uppgörande okända lokala förhållanden, vilka rubbat förutsättningarna för de gjorda kostnadsberäkningarna. Styrelsen lämnade därefter en närmare redogörelse för anledningarna i varje särskilt fall till den av de sakkunnige anmärkta förhöjningen i anläggningskostnaderna för de olika uppgivna statsbanebyggnaderna, varjämte styrelsen erinrade, hurusom samtidigt med anläggandet av de av de sakkunnige omförmälda statsbanorna åtskilliga enskilda järnvägsanläggningar hade utförts, beträffande vilka det likaledes visat sig, att anläggningskostnaderna högst betydligt överskridit de beräknade med anledning — liksom i fråga om statsbanebyggnaderna — av det nästan exempellösa ekonomiska uppsvinget i landet under slutet av 1890-talet.

De sakkunnige hade icke tagit tillräcklig hänsyn till nyttan och nödvändigheten av ett intimt samarbete mellan statens järnvägsbyggnader och statens redan trafikerade järnvägar. Planläggningen av och de förberedande undersökningarna för ett järnvägsföretag ävensom järnvägsanläggningens utförande borde uppenbarligen verkställas på det sätt, som bäst överensstämde med erfarenheten från de under trafik varande banorna. En ständig växelverkan borde därför råda mellan byggnaderna och färdiga banan, men, enligt vad erfarenheten från en föregående tid givit vid handen, mötte det emellanåt ganska stora svårigheter att åstadkomma ett enigt samarbete mellan tvenne styrelser, vilkas verksamhetsområden gränsade intill och delvis grepo in i varandra. Om statens järnvägsbyggnader och de trafikerade järnvägarna hörde under samma styrelse, kunde all den sakkunskap, som stode den senare till buds, på ett snabbare sätt och med mindre kostnad komma byggnaderna till godo. Upphandling av erforderliga materialier och effekter skedde både ekonomiskt fördelaktigare och med bättre resultat, om den ägde rum i samband med leverans för statens järnvägars behov. De trafikerade banornas verkstäder kunde stå till byggnadernas förfogande för tillverkning av nya växlar och dylikt samt för reparationer av vagnar och lokomotiv m. m. Besiktning av leveranser kunde verkställas gemensamt av för varje särskilt fall sakkunniga personer. Gemensamt brokonstruktionskontor funnes, liksom också gemensamt kontor för uppgörande för förslag till och besiktning av växel- och signalsäkerhetsanordningar samt telegraf- och andra elektriska anläggningar. Juridiska spörsmål, frågor om förande av rättegångar och bevakning av fordringar m. m. kunde handläggas inom den därför avsedda byrån inom järnvägsstyrelsen. Gemensam arkitekt kunde finnas anställd, vilken hade de bästa förutsättningarna för att kunna tillgodose de olika banbyggnadernas behov av för var och en av dessa särskilt lämpade husbyggnader. Det vore av vad styrelsen sålunda anført ovedersägligt, att, om statens järnvägsbyggnader överflyttades till en särskild styrelse, den å cheffingenjörens byrå tjänstgörande personalen måste bliva betydligt talrikare än den å järnvägsstyrelsens byggnadsbyrå anställda och järnvägsbyggnadernas administrationskostnader därigenom avsevärt förhöjas.

De sakkunnige hade utgått från förutsättningen, att mycket omfattande järnvägsbyggnader under de närmaste åren komme att för statens räkning utföras. Skulle denna förutsättning visa sig oriktig, skulle, såsom de sakkunnige också framhållit, en dylik överflyttning icke vara erforderlig. Om nya järnvägsanläggningar väl skulle komma till utförande, men verkställas genom generalentreprenad, såsom de sakkunnige ansett vara i regel fördelaktigast, skulle ej heller i sådant fall en överflyttning av ledningen av järnvägsbyggnaderna vara motiverad. Göromålen för byggnadsstyrelsen och för cheffingenjören syntes nämligen i sistnämnda fall icke bliva av den omfattning, att en särskild styrelse bleve behöfelig.

Skulle åter under de närmaste åren efter år 1906 av statsmakterna fattas beslut om utförandet av mera betydande järnvägsanläggningar, och skulle arbetena å dessa komma att bedrivas med tillämpning av det system, som under senaste tider därförut vid banbyggnaderna använts, funne sig styrelsen, om också icke utan en viss tvekan, kunna tillstyrka genomförandet av en sådan organisation, som av de sakkunnige föreslagits. Styrelsen måste nämligen med tillfredsställelse se, att på detta sätt en betydande lindring i dess arbetsbörda bereddes. Att styrelsen ändock tvekade om den fulla nyttan av den föreslagna åtgärden, berodde därpå, att icke desto mindre vissa lika viktiga byggnadsarbeten måste hos styrelsen bibehållas, nämligen de många och stora bangårdsombyggnadsarbetena, den nya ingången till Stockholm och en del betydande dubbelspårsanläggningar.

En given förutsättning för styrelsens anslutning till de sakkunniges förslag vore emellertid, att bestämmelser gäves, genom vilka det huvudsakliga av det nuvarande intima samarbetet mellan järnvägsbyggnaderna och färdiga banan bevarades. Sålunda syntes de för uppnående av nödigt samarbete mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbyggnadsstyrelsen ändamålsenligt, att en ledamot av sistnämnda styrelse av Kungl. Maj:t utsåges inom järnvägsstyrelsen. Vidare borde järnvägsstyrelsen tillerkännas avgöranderätt jämväl i åtskilliga ganska väsentliga avseenden, i vilka det enligt de sakkunniges förslag skulle tillkomma byggnadsstyrelsen att meddela beslut, såsom beträffande planläggning av bangårdar samt håll-, last- och mötesplatser, beträffande storlek och inredning av stationshus, lokomotivstallar, godsmagasin, verkstads- och förrådshus samt till stationsanläggning hörande bostadsbyggnader, beträffande trafik-säkerhetsanordningar, anordnande av telegraf- och telefonlinjer, beträffande den rullande materielen m. m. Slutligen borde också järnvägsstyrelsen sättas i tillfälle att granska och yttra sig angående de plan- och profilritningar, som av byggnadsstyrelsen uppgjorts för en ifrågasatt statsbana, innan förslaget inginge till Kungl. Maj:t.

Om lämpligheten av förslaget att förlägga byggnadsstyrelsen och dess huvudbyrå till arbetslinjen eller annan ort utom Stockholm kunde styrelsen icke finna sig övertygad. Svårigheter skulle nämligen för byggnadsstyrelsen uppstå för erforderligt samarbete såväl med järnvägsstyrelsen som med civildepartementet samt andra statens myndigheter i huvudstaden, och de fördelar, som skulle kunna vinnas genom styrelsens förläggande till en av arbetslinjerna, skulle bliva mycket små i förhållande till de olägenheter, som därav skulle föranledas, för så vitt byggnadsarbeten samtidigt skulle bedrivas å två eller flera måhända vitt skilda platser. Angående den nämnd, som skulle avsyna en genom byggnadsstyrelsens försorg utförd statsbanebyggnad, gjorde styrelsen åtskilliga anmärkningar, för vilka i detta sammanhang icke torde behöva närmare redogöras.

Till sist framhöll styrelsen, att inom den närmaste framtiden sannolikt förestode vissa synnerligen omfattande arbeten, såsom omgestaltning av bangårdarna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Hälsingborg, Lund, Eslöv och Nässjö, ävensom utläggning av dubbel-spår å flera bansträckor, vilka arbeten styrelsen i likhet med de sakkunnige ansågo fortfarande böra utföras genom järnvägsstyrelsens försorg. Med hänsyn till dessa arbeten syntes det i allt fall bliva nödvändigt att för handläggningen av frågor rörande desamma en särskild därför utbildad person för en längre tid framåt anställdes inom styrelsen. Då utförandet av vissa av nyssberörda anläggningar vore förbundet med fullt ut lika stora tekniska svårigheter som utförandet av de nya statsbanor, vilka vore ställda i utsikt, måste en sådan adjungerad ledamot i järnvägsstyrelsen kunna motsvara minst de fordringar de sakkunnige ansågo sig böra ställa på en blivande cheffingenjör vid statens järnvägsbyggnader, och borde därför hans avlöning icke heller rimligen kunna sättas till ett avsevärt lägre belopp än den senares.

Emot järnvägsstyrelsens beslut anmälde dåvarande tillförordnade överdirektören Klemming sin skiljaktiga mening. Han ansåg, att järnvägsstyrelsens kritik över de sakkunniges förslag bort utmynna i ett avstyrkande av detsamma. En chef för byggnadsavdelningen med de kvalifikationer, som de sakkunnige tänkt sig för en sådan befattningshavare, borde mycket väl kunna inordnas inom järnvägsstyrelsen, därest åt denna byggnadschef i alla frågor, som icke vore av för statsbanedriften betydelsefull natur, gäves den bestämmanderätt, att den verkliga ledningen av arbetena komme att ligga i hans hand, och om föredragning i styrelsen av byggnadschefen skedde endast i sådana frågor, som i fastställd instruktion bestämts. Någon verklig olägen-

Reservation
mot järnvägs-
styrelsens
beslut.

het för överingenjörens tjänsteutövning av hans samband med järnvägsstyrelsen kunde icke påvisas, utan tvärtom hade han därigenom tillfälle att, när han så önskade, rådslå med järnvägsstyrelsens övriga ledamöter och påkalla biträde i många olika former. Den förmån, som enligt de sakkunniges förslag skulle vinnas genom inrättande av en styrelse, så sammansatt som de sakkunnige föreslagit, skulle lika väl kunna ernås, därest den anordningen vidtoges, att Kungl. Maj:t tillsatte skickliga och erfarna män, som av chefen för järnvägsstyrelsen skulle sammankallas till överläggning och beslut i vissa betydelsefulla frågor. Genom en sådan anordning skulle för statens järnvägsbyggnader kunna tillgodogöras den erfarenhet, den sakkunskap och de arbetskrafter, som funnes i och under järnvägsstyrelsen, och de många anledningar till slitningar undvikas, som enligt reservantens på erfarenhet från gångna tider grundade övertygelse skulle medfölja den av de sakkunnige förordade anordningen med en särskild byggnadsstyrelse.

1906 års
järnvägsorga-
nisations-
kommittés
yttrande
rörande järn-
vägsbyggnad-
ernas orga-
nisation.

Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 4 augusti 1906 av frågan om förändrad organisation av järnvägsstyrelsen med därunder lydande förvaltningar fäste dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet uppmärksamheten därå, att Kungl. Maj:t den 22 december 1905 bemyndigat dåvarande departementschefen att tillkalla sakkunniga personer för att avgiva yttrande och förslag, huru ledningen av och tillsynen över nya järnvägsanläggningar för statens räkning borde för framtiden lämpligast ordnas. I sammanhang därmed anförde departementschefen vidare, att den av honom för avgivande av yttrande rörande järnvägsstyrelsens organisation m. m. ifrågasatta kommittén borde vid fullgörandet av sitt uppdrag taga jämväl denna fråga i noggrannt övervägande, enär ovannämnda sakkunniges förslag vore uppgjort under förutsättning att ej någon mera ingående omorganisation av järnvägsstyrelsen skulle ske.

Berörda kommitté avgav sitt betänkande den 8 mars 1907 och anförde därvid i förevarande ämne följande.

Kommittén ville icke bestrida, att förhållandena i avseende å byggnadsverksamheten och trafiken eller endera kunde i framtiden utveckla sig så, att det kunde komma att anses nödvändigt, att ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader uppdroges åt en särskild därför inrättad styrelse. Å andra sidan måste dock fasthållas, dels att under dåvarande förhållanden avsevärt mycket arbete utfördes för järnvägsbyggnadernas räkning av andra järnvägsstyrelsens byråer och kontor än den för järnvägsbyggnaderna inrättade byggnadsbyrån, dels ock att såväl enligt de sakkunniges som i ännu högre grad enligt järnvägsstyrelsens förslag järnvägsstyrelsen jämväl efter inrättandet av en särskild byggnadsstyrelse skulle hava att meddela beslut eller avgiva yttrande beträffande en mängd byggnadsverksamheten berörande frågor. Härav framginge tydligen, i vilket nära samband förvaltningen av statens redan trafikerade järnvägar och ledningen av statens järnvägsbyggnader stode till varandra. Ej heller kunde det förnekas, att förenandet av dessa båda uppgifter i en styrelses hand måste lända först byggnadsverksamheten och sedan trafikskötseln till synnerligen stort gagn. Kommittén hade därför ansett sig böra noggrannt undersöka, om icke de av de sakkunnige lämnade goda uppslag till förbättringar i avseende å nybyggnadsförvaltningen vid statens järnvägar, så vitt de vore av organisatorisk natur, skulle kunna med fördel inpassas i det förslag till en omorganiserad järnvägsstyrelse, som av kommittén framlagts.

De sakkunniges förslag vilade på förutsättning bland annat, att järnvägsstyrelsens organisation skulle bli oförändrad sådan den för det dåvarande vore, och de sakkunnige framhöllo som ett av de allra främsta skälen för inrättandet av en särskild

byggnadsstyrelse den omständigheten, att trafiken å statsbanorna erhållit den omfattning, att administrationen av de trafikerade banorna toge järnvägsstyrelsens arbetskraft fullständigt i anspråk. Det vore också detta skäl, som förmått järnvägsstyrelsen att, ehuru visserligen med tvekan, tillstyrka bifall i huvudsak till de sakkunniges förslag. Genom de organisationsförändringar, som av kommittén föreslagits, skulle emellertid järnvägsstyrelsen befrias från handläggningen av en mängd löpande ärenden och anordningar i övrigt vidtagas för lättande av chefens och ledamöternas arbetsbörda. Det skäl, som i berörda avseende anförts mot bibehållandet inom järnvägsstyrelsen av ledningen av statens järnvägsbyggnader, skulle alltså i huvudsak bortfalla med genomförandet av kommitténs förslag.

Med den särskilda byggnadsstyrelsen och med den organisation, som denna skulle erhålla, hade de sakkunnige åsyftat, att statens järnvägsbyggnader skulle komma att ledas och skötas med större affärsmässighet, än dittills kunnat ske. För sådant ändamål skulle dels den nya styrelsen anordnas i mera överensstämmelse med styrelsen i ett enskilt järnvägsföretag, dels ock åt denna styrelse och den befattningshavare, chefingenjören, som skulle hava det egentliga utförandet av järnvägsbyggandet om hand, beredas jämförelsevis större handlingsfrihet, på samma gång som järnvägsbyggnadsförvaltningen skulle underkastas en mera saklig revision. Genom den sammansättning, som kommittén föreslagit för järnvägsstyrelsen, genom den ökade handlingsfrihet, särskilt i upphandlingsfrågor, kommittén velat inrymma åt denna styrelse, och genom kommitténs förslag om en särskild överrevision hade kommittén sökt att i flera synnerligen betydelsefulla avseenden åt järnvägsstyrelsen vinna, vad de sakkunnige eftersträvat för byggnadsstyrelsen.

Då således efter ett genomförande av kommitténs förslag uti nu ifrågakarande avseenden hinder för järnvägsstyrelsen att fortfarande handlägga ärendena rörande statens järnvägsbyggnader enligt kommitténs mening icke behövde förefinnas, åtminstone så länge järnvägsbyggnader för statens räkning icke förekomme i synnerligen stor utsträckning, samt de huvudsakliga fördelar, som skulle vinnas med inrättandet av en särskild byggnadsstyrelse och dess organiserande i enlighet med de sakkunniges förslag, likaväl kunde ernås utan en sådan anordning, kunde kommittén för sin del icke finna annat än att under angiven förutsättning ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader fortfarande borde handhavas av järnvägsstyrelsen.

Därvid borde järnvägsstyrelsen tilläggas den befogenhet, som de sakkunnige föreslagit för järnvägsbyggnadsstyrelsen, nämligen dels att vidtaga vissa detaljändringar i fastställd arbetsplan för en statsbaneanläggning, dels ock att meddela bestämmelser beträffande antalet och beskaffenheten av samt avlöningsförmånerna för den personal, som kunde erfordras såväl inom styrelsen för handläggning av järnvägsbyggnadsärendena som ock å arbetslinjen för byggnadernas utförande. Den förra av dessa frågor syntes böra handläggas i plenum för förvaltningsärenden, den senare i plenum för personalärenden.

För att handleda och övervaka utförandet av järnvägsbyggnaderna samt handhava den löpande förvaltningen i detta avseende ansåg kommittén, att i järnvägsstyrelsen tillsvidare borde anställas en överingenjör, vilken benämning kommittén funne lämpligen böra bibehållas. Överingenjören borde i överensstämmelse med de sakkunniges förslag av Kungl. Maj:t förordnas för en tid av fem år. Under överingenjören skulle ställas den för järnvägsbyggnadernas räkning anställda personalen. Till honom borde styrelsen kunna överlämna den styrelsen tillkommande befogenhet att bestämma ifråga om personalens antal, beskaffenhet och avlöning, för så vitt fråga vore om befattning, vars avlöning, inkvarteringsersättning inberäknad, under-

stege 200 kronor för månad; och överingenjören borde jämväl i övrigt tilläggas den befogenhet, som enligt nådiga brevet den 25 november 1898 tillkomme denne befattningshavare. Det låge nämligen i sakens natur, att en ganska stor handlingsfrihet måste tillerkännas överingenjören, och han borde i detta avseende rätt väsentligt skilja sig från avdelningscheferna i styrelsen. Den allmänna normen syntes böra vara den, att överingenjören skulle kunna självständigt avgöra alla sådana slag av ärenden, som avdelningscheferna skulle föredraga för generaldirektören ensam.

Det hade förut framhållits, att avdelningschefernas personliga ingripande i linjetjänsten borde vara noggrannt begränsat. För överingenjören borde förhållandet vara det motsatta. Hans personliga ingripande i linjeförvaltningen vid järnvägsbyggnadsarbetena borde vara så kraftigt och omfattande som möjligt, dock att han icke skulle onödigtvis försvaga de honom underordnade arbetschefernas initiativ och verksamhetslust.

Vad anginge överingenjörens avlöningsförhållanden, ansåg kommittén sig icke i sådant avseende böra avgiva något förslag, då avlöningens storlek givetvis borde vara beroende på omfattningen av de järnvägsbyggnader, som vid olika tider kunde vara beslutade. Den borde därför i sammanhang med överingenjörens förordnande bestämmas av Kungl. Maj:t.

Kommittén ville slutligen från de sakkunniges förslag, ehuru i förändrad form, upptaga frågan om avsyning av en nyanlagd statsbana. Kommittén ansåg nämligen, att sådan bana icke borde öppnas för allmän trafik, förrän banan besiktigats av två besiktningsmän, utsedda av järnvägsstyrelsen bland befattningshavarna vid ban- och trafikavdelningarna, samt dessa besiktningsmän i avgivet besiktningsprotokoll tillstyrkt banans öppnande för trafik. Den för banan avsedda rullande materielen skulle likaledes, innan trafikeringen toge sin början, vara besiktigad i den ordning, som i sådant avseende kunde finnas stadgat.

På grund av det anförda hemställde kommittén, bland annat, att i gällande instruktion för järnvägsstyrelsen fortfarande måtte bibehållas bestämmelsen därom, att ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader utövades av järnvägsstyrelsen samt att för att närmast under styrelsen handhava och övervaka järnvägsbyggnadernas utförande samt i detta avseende ombesörja den löpande förvaltningen i järnvägsstyrelsen måtte anställas en överingenjör med viss vidsträckt befogenhet.

*Departements-
chefens yt-
rande 1907.*

Sedan järnvägsstyrelsen tillstyrkt kommitténs berörda hemställan, anförde föredragande departementschefen vid avgivande av nådig proposition till 1907 års riksdag i järnvägsstyrelsens löne- och organisationsfråga, att det beträffande frågan om ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader icke syntes kunna förnekas, att, såsom kommittén framhållit, ett mycket nära samband funnes mellan förvaltningen av de trafikerade banorna och ledningen av järnvägsbyggnaderna.

Då genom de förändringar av förvaltningens organisation, som föreslagits, möjlighet syntes vara beredd för styrelsen att fortfarande handlägga nu förevarande frågor, borde enligt departementschefens mening ledningen av och tillsynen över statens järnvägsbyggnader fortfarande, på sätt kommittén föreslagit och järnvägsstyrelsen tillstyrkt, bibehållas inom järnvägsstyrelsen.

*Riksdagens
beslut 1907.*

Häremot framställdes vid ärendets behandling inom riksdagen icke någon erinran; och har i enlighet härmed allt hitintills ledningen av statens järnvägsbyggnader varit anordnad.

Den tudelning av överingenjörens åligganden, som förut omnämnts, ägde bestånd till den 31 oktober 1908, då den upphörde samtidigt med att förordnande på fem år gavs för överingenjören enligt 1907 års omorganisation för järnvägsstyrelsen.

Under åren
1908—1914
vidtagna
jämkningar i
järnvägsbygg-
nadernas
organisation.

På grund av den omfattning göromålen å byggnadsbyrån tagit, beslutade styrelsen den 30 november 1908, att ärendena skulle inom byggnadsbyrån handläggas av två byrådirektörer, en för administrativa och en för tekniska ärenden, vilken uppdelning fortfor till och med utgången av år 1914.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

IVAR VIRGIN.

JOHN FLODIN.

PER KJELLIN.

Stockholm den 27 oktober 1915.

Bilaga 2.

Ta-

Över antalet personal samt trafikens och penningarörelsens omfattning år 1914
föreståndare och förste stationsskrivare, samt

S t a t i o n	P e r s o n a l					T r a f i k			
	expedi- tions- före- stån- dare	förste sta- tions- skri- vare	sta- tions- skri- vare	tjänste- män av lägre grad	Summa	e x p e d i t i o n e r			Utfärd efter- kravs- sedlar
						avsända	emottagna	Summa	
Ilgodsexpedition Stockholm C....	2	2	4	75	83	1,361,702	598,631	1,960,333	288,849
» Göteborg.....	1	2	2	11	16	342,018	137,184	479,202	72,441
» Malmö.....	1	2	1	15	19	381,747	179,215	560,962	55,502
» Norrköping....	—	1	1	11	13	169,579	85,551	255,130	42,918
» Örebro.....	—	1	1	6	8	156,129	141,172	297,301	22,693
» Uppsala.....	—	1	1	4	6	106,155	87,422	193,577	12,046
» Karlstad.....	—	1	—	2	3	72,959	60,311	133,270	8,904
» Jönköping.....	—	1	1	2	4	86,139	73,117	159,256	12,380
» Linköping.....	—	1	1	5	7	126,194	63,018	189,212	15,565
» Stockholm S. ...	—	1	—	4	5	73,494	23,959	97,453	8,754
Avgående fraktgodsexpeditionen Norrköping.....	1	1	1	6	9	221,574	—	221,574	8,450
Ankommande fraktgodsexpeditio- nen Norrköping.....	1	1	1	9	12	—	124,746	124,746	—

*) Särskild expedition för utbetalande av efterkrav.

blå

vid de av statens järnvägars ilgodsexpeditioner, som förestås av expediti-
vid fraktgodsexpeditionerna i Norrköping.

I n f l u t n a m e d e l					Utbetalda medel	Summa omhänderhavda medel
fraktbelopp		emottagna efterkrav	övrig uppbörd	Summa	avsända efterkrav	
avsända betalda	emottagna att betala					
K r o n o r						
514,872	396,709	1,015,769	7,898	1,935,248	*) 6,393,398	1,935,248
123,650	87,727	234,762	1,403	447,542	1,243,025	1,690,567
127,045	161,853	392,092	7,041	688,031	914,936	1,602,967
49,837	57,805	250,264	3,693	361,599	617,581	979,180
23,905	66,446	213,977	1,069	305,397	381,317	686,714
20,427	54,079	171,838	679	247,023	155,653	402,676
12,256	32,689	132,132	798	177,875	167,308	345,183
20,539	41,708	152,437	236	214,920	122,138	337,058
12,573	33,851	126,174	1,189	173,787	140,366	314,153
33,525	52,828	47,917	201	134,471	165,731	300,202
304,224	—	—	1,247	305,471	331,139	636,610
—	796,408	148,369	29,637	974,414	—	974,414

Bilaga 3.

Stationer.	Antal per- sonal perdag	Antal tåg perdag.	Till- o. avkopp- lade gods- vagnar perdag.	Biljetter per år.	Expedi- tioner per år.	Telegram även transit per år.	Resgods även omlastat per år.	Stycke- gods- vagnar omlastade per år.	Total- uppbörd per år.	Efter- kravs- belopp per år.
Stationer.										
1:a klass.										
Norrköping	165	55	332	379,600	593,700	354,400	115,700	—	1,681,000	119,800
Näsåjö	125	60	679	103,100	121,300	83,300	128,300	25,700	403,000	24,500
Uppsala	99	49	339	287,400	399,000	58,300	109,700	9,470	1,113,000	53,000
Linköping	105	52	263	353,900	272,100	53,900	189,600	9,570	986,000	48,300
Hallsberg	133	54	930	73,500	85,800	83,400	108,200	29,170	190,000	14,600
Örebro	108	59	459	204,200	552,800	105,900	110,900	180	1,107,000	91,800
Lund	105	80	174	494,100	265,200	17,000	73,300	6,540	955,000	43,800
Krylbo	90	51	967	71,600	56,100	118,600	73,300	16,900	220,000	24,000
Falköping-R.	93	58	696	86,900	49,900	166,800	109,500	16,340	245,000	10,300
Eslöv	82	82	368	211,200	157,500	31,200	54,200	12,530	558,000	20,700
Hässleholm	84	62	444	116,600	104,100	44,400	69,300	13,290	347,000	14,700
Katrineholm	79	54	598	76,900	130,800	35,800	54,100	11,710	344,000	21,700
2:a klass.										
Jönköping	67	36	192	207,900	361,200	30,000	60,100	9,150	2,023,000	50,000
Alvesta	64	48	598	59,500	54,800	39,400	82,400	15,590	178,000	18,300
Tomtebodå	80	231	1,753	5,600	11,300	28,000	500	—	6,000	1,100
Kiruna	68	43	675	22,000	78,600	59,100	18,100	370	753,000	30,000
Kil	36	41	351	88,300	54,900	39,200	78,400	5,040	183,000	8,900
Gällivare	34	42	878	87,300	66,900	34,500	19,100	730	401,000	20,800
Örebro S.	25	56	93	179,700	237,000	8,500	50,900	4,680	409,000	30,200
Ånge	46	38	557	33,900	27,100	127,800	14,200	6,890	111,000	13,300
Flen	34	47	209	81,000	80,200	22,600	55,700	7,900	265,000	13,100
Kävlinge	34	71	170	95,500	52,700	7,600	15,800	4,760	230,000	6,600
Olskroken	30	115	72	86,600	74,600	9,800	14,800	—	734,000	7,900
Bräcke	33	26	489	25,100	32,600	21,500	25,800	2,070	99,000	7,000

Med kursiv stil angivna stationer hava ändrats i klass.

Stationer.	Antal per- sonal per dag	Antal tåg per dag.	Till- o. avkopp- lade gods- vagnar per dag.	Biljetter per år.	Expedi- tioner per år.	Telegram även transit per år.	Resgods även omlastat per år.	Stycke- gods- vagnar omlastade per år.	Total- uppbörd per år.	Efter- kravs- belopp per år.
<i>Göteborg Hb.</i>	87	—	306	—	68,400	—	—	—	1,109,000	25,300
<i>Värtan</i>	26	7	278	6,300	33,100	4,900	200	—	984,000	4,500
<i>Söderhamn</i>	34	26	144	33,300	109,500	98,100	16,300	—	289,000	21,700
<i>Hudiksvall</i>	31	11	100	49,200	163,800	12,100	34,300	—	504,000	65,200
3:e klass.										
<i>Södertälje</i>	26	71	53	141,200	145,100	6,500	36,000	—	387,000	18,900
<i>Alvsjö</i>	23	114	113	362,800	38,600	12,900	11,200	2,500	155,000	6,900
<i>Frövi</i>	27	36	382	37,400	22,100	27,800	8,000	8,450	163,000	3,000
<i>Saltskog</i>	23	99	122	55,000	11,700	12,000	30,600	1,890	78,000	1,200
<i>Långsele</i>	28	21	213	39,600	18,600	41,000	25,900	3,250	84,000	4,800
<i>Karlstad Ö.</i>	20	26	61	63,700	137,600	7,300	28,900	1,590	274,000	13,100
<i>Västanfors</i>	13	26	104	28,300	32,400	20,200	20,300	2,800	112,000	4,200
<i>Billesholms gruva</i>	14	32	133	39,400	20,400	16,400	14,000	1,110	68,000	3,500
<i>Örtofta</i>	16	43	75	54,700	22,900	3,800	7,400	1,900	134,000	3,000
<i>Höganäs Ö.</i>	24	36	46	71,900	71,400	5,800	12,600	2,890	213,000	10,400
<i>Kattarp</i>	21	37	140	30,500	10,600	12,400	9,500	400	32,000	800
<i>Järna</i>	11	35	66	57,600	32,400	7,600	13,200	—	104,000	3,300
<i>Åby.</i>	10	39	10	107,800	40,800	5,400	8,500	—	91,000	4,300
<i>Nyköping S. J.</i>	19	10	17	34,400	53,100	22,100	19,100	—	159,000	10,200
<i>Norrstull</i>	19	20	96	—	23,100	3,600	200	—	372,000	7,800
Expeditioner.										
<i>Malmö F.</i>	27	21	279	23,400	167,500	4,800	7,100	3,630	469,000	29,000
<i>Fryksta</i>	10	6	68	18,500	60,900	2,500	4,600	—	129,000	11,400

Med kursiv stil angivna stationer hava ändrats i klass.

REGISTER.

	Sid.
1. Byggnadsbyråns uppforande på ordinarie stat	3
2. Nya befattningshavare å byggnadsbyrån	21
3. Förhöjning av arvodena till byrådirektörerna å maskin- och elektrotekniska byråerna	23
4. Förhöjning av arvode till byråingenjör av 1:a klass	23
5. Två byråingenjörstjänster av 2:a klass å byggnadsbyråns bangårdsavdelning	31
6. Baninspektorer	32
7. Personal för skötseln och underhållet av anordningar för elektrisk drift	34
8. Kvinnliga kontorsbiträden i styrelsen	37
9. Förhöjning av arvodena till manliga kontorsbiträden i styrelsen	41
10. Förste kontorsbiträden	43
11. Kvinnliga ritare	44
12. Sakerhetsinspektör	45
13. Sekreterare å militärbyrån	50
14. Expeditionsföreståndare i Norrköping	51
15. Ekonomisk innebörd av styrelsens förslag den ²⁷ / ₁₀ 1915	53
16. Ändringar i avlöningsreglementet m. m. i anledning av samma skrivelse	55
17. Ändrad klassindelning av statsbanestationerna m. m.	56
18. I samband med omklassificeringsförslaget föreslagna ändringar av den högre stationspersonalen	68
19. Ändrade bestämmelser om felräkningspenningar	72
20. Departementschefens hemställen	81

Bilagor.

Förslag till kungörelse angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar	85
Historik angående ledningen av statens järnvägsbyggnader	97
Tablå över personal m. m. vid ilgodsexpeditioner m. m.	112
Tablå över föreslagen ny klassindelning	114