

Nr 49.

Ankom till Riksdagens kansli den 12 maj 1910 kl. 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 9, med anledning af herr Kronlunds motion nr 180 om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående ändringar i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

Uti en inom Andra kammaren af herr Kronlund väckt och till utskottet för behandling hänvisad motion, nr 180, föreslås, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t ej mindre låta i angifna afseenden omredigera aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar än äfven föranstalta om utredning, huruvida och i hvad mån öfriga, ofvan antydda reformer beträffande nämnda tjänstemäns användning, befordran, aflönings- och andra förmåner äfvensom angående förenkling af arbetssättet inom järnvägsförvaltningen må kunna förverkligas, samt för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill en sådan utredning tilläfsventyrs föranleder.

Till stöd för denna hemställan anför motionären följande: »Den tudelning af statstjänare i tjänstemän och betjante, som förefinnes i äldre aflöningsreglementen, har vid en och annan nyare löneroglering inom administrationen fått vika för en modernare uppfattning; så t. ex. inom telegrafverket, där man infört en för alla funktionärer gemensam benämning, nämligen tjänstemän.

En ansats till en dylik reform gjordes äfven beträffande statens järnvägars funktionärer af 1906 års kommitté, som föreslog en för alla dessa gemensam benämning, befattningshafvare. Vid den detaljerade affattningen af aflöningsreglementet indelade emellertid kommittén be-

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 9 Saml. 2 Afd. 2 Band. 45 Häft. (Nr 49.) 1

fattningshafvarna i en högre och en lägre grad och återinförde därmed i själfva verket det gamla klassmärket och skillnaden emellan tjänstemän och betjänte. I hufvudsaklig öfverensstämmelse med kommitténs förslag affattades det af Riksdagen år 1907 antagna och nu gällande aflöningsreglementet för statsjärnvägarnes funktionärer med undantag däraf att i stället för befattningshafvare införts benämningen tjänsteman.

Då man bland tjänstemän af lägre grad i nämnda reglemente finner innehafvarne af en del sysslor, som äro förenade med det mest ansvarsfulla och kräfvande arbete såsom befalet öfver ett stort antal underordnade, utöfvandet af tillsyn och ledning vid stora byggnadsföretag, vården af dyrbart materiel, såsom öfverbanmästare, lokomotivmästare m. fl., eller af andra ansvarsfulla poster såsom lokomotivförare, medan däremot t. ex. ritare, manliga kontorsskrifvare och stationsskrifvare äro hänförda till tjänstemän af högre grad, är det uppenbart, att det icke är arbetets art och ansvar, som utgör grunden för denna klassindelning.

Det är en annan indelningsgrund. Man har nämligen ansett nödvändigt att af tjänstemän i högre grad fordra ett högre kunskapsmått, som anses ådagalagdt i hufvudsak genom en vid 15 à 16 års ålder aflagd realskoleexamen. Det är sålunda ett bildningsstreck, som skall markera skillnaden mellan de två olika klasserna af järnvägsmän. Ser man efter huru denna klassifikation i verkligheten utfaller, finner man i den högre graden många sysslor, där arbetet öfvervägande är af mekanisk art och hufvudsakligen presterar ett renskrifningsarbete, under det att å andra sidan inom den lägre graden finnas befattningar, som kräfva en stor praktisk duglighet och erfarenhet samt ett högre mått af teknisk utbildning exempelvis de förut framhållna befattningarne såsom lokomotivmästare, lokomotivförare, öfverbanmästare, m. fl. För öfrigt lär det knappast finnas någon gren af administrationen, där ett så stort ansvar hvilar å de lägsta tjänstegraderna som inom järnvägsadministrationen, exempelvis banvakter, stationskarlar, tågpersonalen m. fl.

Den sålunda med bildningsstrecket såsom grund genomförda indelningen af järnvägsfolket i två klasser en i högre och en i lägre grad får i själfva verket karaktären af ett socialt streck, som i hög grad är ägnad att motverka den samhörighetskänsla, som förut nämnda kommitté och jämväl Riksdagen afsåg att vinna med reformen. Samhörighetskänslan inom en stor grupp af statstjänare befordras i väsentlig grad genom utjämnandet af sociala skrankor, genom känslan af social likvärdighet. Mer än något annat torde väl föreställningen om att ett examensbetyg berättigar till högre anseende i samhället hafva bidragit till söndring och klassväsen hos vårt folk.

Den i reglementet genomförda klassifikationen ger anledning till åtskilliga andra anmärkningar. I aflöningshänseende gör sig skillnaden mellan tjänstemän af högre och lägre grad ganska märkbart gällande äfven i fråga om tjänster, som stå hvarandra synnerligen nära eller till och med kunna anses vara af tämligen likartad beskaffenhet. Sålunda har t. ex. en stationsinspektor vid fjärde klassens station B. en aflöning af högst 2,700 kronor eller 900 kronor mer än en stationsmästare å femte klassens station, medan skillnaden i aflöningsvillkoren för stationsinspektorer vid de närmaste högre klassernas stationer utgör blott 600 kronor. Samma göromål, som å ena platsen fullgöres af ett kontorsbiträde, tillhörande den lägre graden, utföras å en annan plats af en kontorskrifvare, som tillhör den högre graden och därför uppbär 1,200 kronors högre arvode än kontorsbiträdet.

Felräkningsprovisionen utgår olika efter den lägre och den högre tjänstegraden. För 150,000 kronor influtna trafikmedel erhåller t. ex. tjänsteman af lägre graden en högsta provision af 60 kronor, medan en tjänsteman af högre graden uppbär en provision af 120 kronor för ett trafikmedelbelopp af 120,000 kronor.

Andra förmåner, såsom t. ex. semester tillkomma järnvägsmännen jämväl efter samma klassindelning, sålunda erhålla tjänstemän af högre grad 30 dagars årlig semester, medan däremot de af lägre grad få endast 15 dagar. En kontorsskrifvare, hvilken fullgör en syssla af tämligen likartad natur med en lägre gradens tjänsteman tilldelas redan under första tjänsteåret en månads semester, under det att innehafvaren af sådana ansvarsfulla och ansträngande befattningar som t. ex. lokomotivförare, eldare, stationskarlar m. fl. endast kan erhålla 15 dagars semester, utan hänsyn till tjänsteårens antal och arbetets maktpåliggande art.

Det torde vidare ifrågasättas, huruvida man icke borde vid statens järnvägar mera effektivt fullfölja den redan inslagna väg att söka undvika användningen af öfverkvalificerad personal. Man har ju redan ersatt stationsinspektorer vid lägsta klassens stationer med stationsmästare och det synes som om sådana skulle kunna användas jämväl vid stationer af närmast högre klass, då ju göromålen vid de mindre stationerna i allmänhet nog torde vara af tämligen likartad beskaffenhet. Användningen af kontorsskrifvare å en plats och kontorsbiträde å en annan plats till fullgörande af i många fall enabanda göromål torde kunna anföras såsom ett annat exempel på öfverkvalificerad personal. Arbetet betalas i dessa fall icke efter den utförda arbetsprestationen utan endast med hänsyn till skolbetygets innehåll. Realskoleexamens-

betyget, som kräfvades af kontorskrifvaren, medför 1,200 kronors högre arfvode än folkskolebetyget, som utgör specimen för kontorsbiträdet.

En dylik premiering af det högre skolbetyget måste anses vara såväl en misshushållning med statens medel som äfven en olämplig värdesättning af den praktiska dugligheten och erfarenheten samt ställer sig hindrande i vägen för ett rationellt tillvaratagande och uppmuntrande af sådana mänskliga företräden, som ej finnas upptagna i ett skolbetyg.

Ännu flere exempel kunna anföras på användningen af dyrare arbetskraft än hvad arbetets art kräver.

Å en del andra-klass-stationer finnas sålunda anställda 2 första stationsskrifvare, då det torde vara tillräckligt med en dylik tjänsteman såsom stationsinspektorens närmaste man och i stället en första stationsskrifvare kunde utbytas mot en tjänsteman i stationsskrifvaregraden. Å tredje-klass-stationer finnes jämväl en första stationsskrifvare förutom en eller två stationsskrifvare samt tre eller fyra kontorsbiträden. Den förste stationsskrifvaren torde utan olägenhet kunna ersättas af en tjänsteman i stationsskrifvaregraden. Å en del fjärde-klass stationer äro anställda stationsskrifvare. Dessa torde lämpligen kunna utbytas mot kontorsbiträden.

Användning af kontorsbiträden i stället för stationsskrifvare borde i hög grad utsträckas och skulle för statsverket medföra betydliga besparingar. Ett kontorsbiträde förrättar såsom här ofvan framhållits ungefär samma göromål som en stations- eller kontorskrifvare. Han tjänstgör sålunda vid tågen i stationsföreståndarens ställe; när denne för dagen slutat sin tjänstgöring, öfverlämnar han åt kontorsbiträdet befälet öfver stationen för natten. Kontorsbiträdet aflöses af stationsskrifvaren och denne af kontorsbiträdet. Man träffar honom vid biljettluckan, vid expeditionen, vid telegrafapparaten m. m.

Den år 1907 företagna omorganisationen af järnvägsförvaltningen synes ingalunda i den grad som önskligt är hafva förenklat administrationen af statens järnvägar och borttagit mångskrifveriet. Detsamma florerar ännu såsom flere synliga exempel på *senare tid* gifva vid handen. Önskligt vore, att en genomgripande förändring i af mig nu berörda förhållanden kunde genomföras. Sålunda borde den i aflöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar införda beteckningen tjänstemän i högre och lägre grad ersättas med benämningen tjänstemän och den i reglementet nu uppdragna skillnaden mellan lägre och högre grads tjänst till följd däraf upphävas.

Aflönings- och andra förmåner borde jämväl jämkas så, att arfvodena för vissa tjänster i högre och lägre grad icke företedde så stora ojäm-

heter. Vid tjänstemannakårens rekrytering och placering borde man i vida högre grad än hittills skett tillse att icke dyrare arbetskraft användes än som för det föreliggande arbetets utförande oundgängligen kräfvades. Möjlighet synes också böra beredas för praktiskt utbildade intelligenta och välförtjänta järnvägsmän ur lägre tjänstegrader att jämväl utan ett visst examensbetyg vinna befördran till högre mera kräfvande poster inom järnvägsförvaltningen. Slutligen torde förenklingar af arbetssättet inom densamma kunna vidtagas, hvarigenom ett tidsödande mångskrifveri undvikas.»

I sitt utlåtande nr 39 till herr Crafoords motion nr 187 har utskottet starkt betonat behovet af en fullständig omläggning af statsbanornas förvaltning med hänsyn till en bättre ekonomisering af detta statens största affärsföretag. Utskottet har därvid äfven tillåtit sig anvisa den väg, nämligen tillsättandet af en speciellt sakkunnig kommission, hvilken enligt utskottets förmenande vore bäst skickad att utreda och ange medlen för detta måls ernående, samt håller utskottet före, att, om Första kammaren biträder Andra kammarens beslut i anledning af förenämnda motion och utskottsbetänkande samt därvid godkänner det senares *motivering*, så torde de i föreliggande motion nr 180 framhållna motiven med förslag till vissa förändringar inom statsbanornas förvaltning säkerligen komma under allvarlig ompröfning och vinna tillbörligt beaktande. Under sådana förhållanden anser utskottet ett förnyadt uttalande obehöfligt, hvad rör den del af de i herr Kronlunds motion framlagda förslag som sammanfalla med de i den Crafoordska motionen framställda.

Den vidsträckta omfattning motionären i öfrigt gifvit sin hemställan, hvilken utmynnar *dels* i en omredigering af aflöningsreglementet, *dels* i en utredning, huruvida och i hvad mån öfriga i motionen antydda reformer beträffande tjänstemännens användning, befördran, aflönings- och andra förmåner må kunna förverkligas samt *dels* i förenkling af arbetssättet inom järnvägsförvaltningen, har synts utskottet endast böra påkalla dess uttalande öfver en del af de här ofvan berörda punkterna.

Ehuru en större eller mindre omarbetning af aflöningsreglementet, hvilket antogs af 1907 års Riksdag, ej bör, enligt utskottets mening, företagas förrän i samband med en fullständig omorganisation eller omläggning af statsbanornas hela förvaltningssystem, bör dock ej något hinder förefinnas mot att redan nu söka införa sådana partiella reformer, som visa sig lämpliga att åstadkommas.

Utskottet har därför endast ansett sig böra något närmare ingå på pröfning af herr Kronlunds förslag angående upphäfvandet af den

*Utskottets
yttrande.*

nuvarande uppdelning af statsbanornas tjänstetagare i tjänstemän af högre och lägre grad samt af det i motionen gjorda påpekandet om användning af öfverkvalificerad arbetskraft, mot hvars användande i statens tjänst inom Riksdagen upprepade gånger gjorts anmärkningar.

Som i motionen påvisas, synes nu rådande klassindelning af tjänstetagarna vid statsbanorna vara icke endast fullkomligt obehöflig utan dessutom verka skadligt i flera afseenden. Med påvisande af att det ej är arbetets art och ansvar, som ligga till grund för denna klassgräns, och att endast ett skolbetyg afgör till hvilken klass tjänstetagaren skall hänföras, fortsätter motionären:

»Den sålunda med bildningsstrecket såsom grund genomförda indelningen af järnvägsfolket i två klasser en i högre och en i lägre grad får i själfva verket karaktären af ett socialt streck, som i hög grad är ägnad att motverka den samhörighetskänsla, som förut nämnda kommitté¹⁾ och jämväl Riksdagen afsåg att vinna med reformen.» Samhörighetskänslan inom en stor grupp af statstjänare befordras i väsentlig grad genom utjämmandet af sociala skrankor, genom känslan af social likvärdighet. Mer än något annat torde väl föreställningen om att ett examensbetyg berättigar till högre anseende i samhället hafva bidragit till söndring och klassväsen hos vårt folk.»

Utskottet vill ej förneka att ett visst kunskapsmått måste förutsättas för vissa tjänstebefattningar, ehuru man vid statsbanorna torde i detta hänseende hafva gått längre än hvad oundgängligen kräfvades för befattningarnas upprätthållande. En praktisk och duglig järnvägsman, som på ett gagnande och samvetsgrannt sätt fullgjort sina åligganden, bör äfven om han saknar betyg öfver *aflagd realskoleexamen*, ej förhindras att avancera till sådana befattningar af nuvarande högre grad, hvars göromål hufvudsakligast bestå i arbeten, hvilkas praktiska utföranden inhämtats i järnvägstjänsten. Statsbanornas förvaltning bör anordnas efter moderna affärsprinciper och således tillvarataga och utveckla den förvärfvade duglighet och skicklighet, som redan finnes bland personalen samt frigöra sig från alla byråkratiska former af examensväsen.

Det synes därför utskottet både önskvärdt och välbehöfligt, att de nuvarande utbildningskurserna vid statsbanorna utvidgas samt att järnvägsmän af lägre grad, hvilka ådagalagt synnerlig praktisk duglighet och visat sig äga erforderliga personliga kvalifikationer, sattes i tillfälle att genomgå sådana utbildningskurser för att därigenom tillförsäkras rätt till fortsatt befordran inom det verk de tillhöra.

¹⁾ 1906 års. ²⁾ Gemensam titel.

En omläggning i sådant afseende skulle helt säkert medföra icke allenast en utjämning af sociala missförhållanden och klasskillnad utan jämväl på rätt plats tillföra verket ett välbehöfligt tillskott af praktisk erfarenhet som så blefve på ett gagnande sätt tillvarataget.

Enligt följande af järnvägsstyrelsen meddelade tablå framgår, huru ytterst ringa det procenttal fall är, i hvilka tjänstemän af lägre grad erhållit befordran till tjänstemän af högre grad och huru svåröfverkomligt och klasskiljande detta bildningsstreck (realskoleexamen) i verkligheten är.

Uppgift

å antal tjänstemän af lägre grad vid statens järnvägar, som under åren 1900—1909 befordrats till tjänstemän af högre grad samt å antalet under samma tid beviljade och afslagna ansökningar af tjänstemän af lägre grad för studier till vinnande af kompetens till tjänst af högre grad.

År	Antal tjänstemän	Antal ansökningar	
		beviljade	afslagna
1900	8	4	—
1901	10	2	1
1902	14	4	1
1903	8	3	1
1904	7	8	—
1905	5	5	—
1906	10	5	—
1907	13	15	1
1908	25	20	6
1909	5	12	11
	105	78	21

Vid statens järnvägar voro vid 1907 års slut anställda i ordinarie tjänst 1,361 tjänstemän af högre och 10,343 tjänstemän af lägre grad. Vid 1908 års slut voro siffrorna respektive 1,434 och 10,922.

Af järnvägsstyrelsens tablå framgår, att af i rundt tal 11,000 tjänstemän af lägre grad under 1909 endast 5 stycken befordrats till högre grad, äfvensom att siffran af sålunda befordrade under hela tioårsperioden utgör 105. Af ansökningar om tjänstledighet för att på egen bekostnad idka studier till vinnande af kompetens till tjänst af högre grad hafva under 1909 12 ansökningar beviljats under det att 11 afslagits.

Motionären framhåller vidare, att öfverkvalificerad arbetskraft i stor utsträckning förekommer vid statens järnvägar och anför såsom exempel vissa förhållanden inom trafikafdelningen, där stationsmästare och konsorsbiträden borde i vidsträcktare mån användas än nu är fallet.

I icke ringa utsträckning förekommer äfven öfverkvalificerad arbetskraft inom andra afdelningar såsom byrå-, ban- och maskinafdelningen.

Som bekant utlämnar statens järnvägar i regel på entreprenad byggandet af järnvägar, lokomotiv, vagnar, broar och större husbyggnader, och det är i hufvudsak endast underhållsarbeten som förekomma å bana och material.

Att under sådana förhållanden en rätt stor kontingent af högre utbildad teknisk arbetskraft kunde ersättas med billigare — praktiskt utbildade förmän och arbetsledare — torde vara obestriddigt.

Rörande den misshushållning användandet af öfverkvalificerad arbetskraft innebär, vill utskottet anföra hvad tillkallade kommitterade för förändrad organisation af telegrafstyrelsen därom säger. »Vidare hafva kommitterade fäst sin uppmärksamhet vid en oegentlighet, som telegrafstyrelsen delar med de flesta andra ämbetsverk och som icke saknar en ganska stor betydelse för produktiviteten af tjänstemännens arbete. Man har nämligen tydligen förbisett vikten af ett konsekvent genomförande af den för all praktisk verksamhet grundläggande principen, att allt arbete bör utföras af personal med efter arbetet afpassad kompetens. Förbiseendet innebär icke bristande fordran på kompetens utan, beträffande en del arbetskrafter, dess motsats. Att för äfven de enklaste arbeten använda personer, som förskaffat sig kvalifikationer för högre uppgifter och därför kunna med skäl göra anspråk på en bättre ersättning för sitt arbete, kan naturligtvis ej vara gagneligt vare sig för verket eller för dem själfva. Kommitterade våga till och med påstå, att arbeten af berörda slag i allmänhet blifva bättre utförda af mindre kvalificerade tjänstemän eller kvinnliga biträden, som där en sådan anordning införts visat sig däråt ägna ett verkligt intresse, än af personer, hvilka man svårligen kan förebrå, om de ej finna sig väl öfverens med uppgifter, hvilka ej motsvara den tid och det arbete deras utbildning kräft.»

Utskottet får därför föreslå,

att Andra kammaren ville för sin del besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställa,

att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder dels för upphäfvande af den nuvarande indelningen af personalen vid statens järnvägar i tjänstemän af högre och lägre grad liksom de grunder hvarpå denna indelning nu hvilar, så att, i bredd med viss teoretisk examen, jämväl synnerligen personlig duglighet jämte genomgången utbildningskurs må blifva de för befordran normerande samt dels att öfverkvalificerad arbetskraft i möjligaste mån inskränkes.

Stockholm den 12 maj 1910.

På utskottets vägnar:

TH. FÜRST.

Reservation:

af herr *Camitz*, som anført: Då bifall till denna utskottets hemställan skulle innebära fara för ett sänkande af bildningsnivån för tjänstemännen vid statens järnvägar, och då statens järnvägar är ett verk, där principen att icke använda öfverkvalificerad arbetskraft redan nu i största möjliga utsträckning är genomförd, anser jag, att utskottet bort hemställa,

att herr *Kronlunds* ifrågavarande motion icke måtte till någon Andra kammarrens åtgärd föranleda.

Herrar *Andersson*, friherre *Fleetwood*, *Jönsson* i Refvinge och *Räf* hafva anhållit få antecknad, att de ej deltagit i detta ärendes behandling.
