

Nr 422.

Av herr **Widlund**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 174, angående vissa ändringar i avlöningsreglementet för tjänstemän vid statens järnvägar m. m.

Kungl. Maj:t har i proposition nr 174 bl. a. föreslagit riksdagen att anslå arvoden till vissa nya ordinarie befattningar vid statens järnvägar.

Vid bedömande av frågan, huruvida riksdagen bör bifalla denna framställning eller ej, kan undertecknad ej underlåta att framhålla, att den kungl. propositionens yrkanden innebära en omorganisation av vissa delar av järnvägsförvaltningen. Vid sådant förhållande bör det erinras därom, att frågan om en sådan omorganisation av järnvägsförvaltningen — speciellt linjeförvaltningen — för varje år framstått som allt mera nödvändig, vilket vid upprepade tillfällen påpekats av statens järnvägars överrevisorer. Under sådana förhållanden förefaller det mindre lämpligt att nu utbryta en del av denna omorganisationsfråga ur sitt naturliga sammanhang. Riktigare torde då, enligt mitt förmenande, vara att nu avslå det nu ifrågasatta partiella omorganisationsförslaget samt uppskjuta de föreslagna reformerna för att prövas i samband med en allmän reformering av linjeförvaltningen och eventuellt styrelseorganisationen i sin helhet.

En sådan väg att lösa de här föreliggande frågorna torde ur alla synpunkter vara mera tilltalande och följdriktig än att nästan varje år — som nu skett sedan flera år tillbaka — från järnvägsstyrelsen taga fram en detalj av omorganisationsproblemet. Givetvis stå dessa detaljer i ett visst inbördes sammanhang med varandra och därför måste det ovillkorligen vara en naturligare och riktigare väg att gå, att på *en gång* och *i ett sammanhang* upptaga hela detta omorganisationsspörsmål än att som nu varje år besvara riksdagen med framställningar om en detalj av frågan.

Som ovan sagts, ha statens järnvägars överrevisorer framhållit behovet av en omorganisation av statens järnvägars linjeförvaltning. Härvidlag ha nämnda överrevisorer framhållit lämpligheten av att upptaga till prövning ett omorganisationsförslag av trafikdirektören Welin. Nämnda förslags huvudlinjer gå ut på bland annat åstadkommandet av en drifts-avdelning vid statens järnvägar — vilket innebär en sammanslagning av vissa grenar av trafik- och maskinavdelningen — samt skapandet i samband därmed av ett större antal distrikt eller sektioner, vilka alltså med nödvändighet måste bli mindre än de nuvarande.

Skulle ett dylikt organisationsförslag efter skedd utredning helt och hållet eller i sina huvudlinjer vinna stadfästelse, är det att antaga, att tjänsteställning samt befogenheten för en del befattningar, som beröras i den kungl. propositionen, kan bli en annan än den, som nu lägges till grund för de av Kungl. Maj:t föreslagna åtgärderna. Ja, det kan t. o. m. i något fall befaras, att en eller annan av de befattningar, som nu föreslås, då bli obehövliga. Bland annat kommer givetvis de nu föreslagna förrådsintendenternas befälsomfattning och verksamhetsområde att bli inskränkt i och med åstadkommande av mindre distrikt. Men även andra nu föreslagna nya befattningar torde komma att beröras av en sådan förändring, exempelvis de nu framförda trafikinspektörerna av I klass, vilka föreslagits skulle bli ett slags biträden till trafikdirektörerna. I förbigående kan i detta fall ifrågasättas, om dessa nya befattningar äro väl motiverade. Det har nämligen mycket bestämt påståtts från personer med kännedom på detta område, att det system, som använts vid statsbanornas maskin- och banavdelning att placera en förste maskin- eller baningenjör å resp. maskindirektörs- och bandirektörsexpeditionerna å varje distrikt, måste anses vara att använda överkvalificerad arbetskraft. Ty här är att märka, att dessa tjänstemän ej ha någon egentlig befälsutövning annat än vid vikariat för resp. avdelningschef. I övrigt blir befattningshavaren mera en förste man eller expeditionschef och ledare av en del utrednings- och expeditionsgöromål å resp. expeditioner under avdelningschefens ledning och kontroll.

Slutligen måste man antaga, att en sådan linjeomorganisation som den av överrevisorerna ifrågasatta även måste nödvändiggöra vissa förändringar inom styrelsen, vadan det kan antagas, att en del av de nya styrelsebefattningar, som föreslås i den kungl. propositionen, komma att bli berörda av en sådan omorganisation av statsbanornas linjeförvaltning.

En synpunkt, som kan vara lämplig att i detta sammanhang även framföra, är, att man under nuvarande kristider ansett sig från statens

verk i allmänhet böra uppskjuta en del ifrågasatta organisations- och lönefrågor. Det torde kunna finnas goda skäl tillämpa denna princip även vid statens järnvägar, åtminstone då det som här är fallet gäller åstadkommande av löneförbättringar för tjänstemän med redan förut ganska goda löner. Det kan nämligen knappast synas vara en rätt ordningsföljd att *nu* genom framskapande av nya ordinarie befattningar m. m. åstadkomma en löneförbättring för vissa *högre* befattningsgrader, då samtidigt kravet på sådana förbättringar för de *lägre* graderna med mindre inkomster endast kan tillmötesgåas genom *tillfälliga* lönetillägg, vilket icke åstadkommer de fördelar i form av tjänsteårsberäkning, högre pension m. m. som följer med en *ordinarie* lönereglering uppåt.

Jag vill alltså härmed tillåta mig att yrka avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 174, evad denna proposition berör åstadkommandet av nya ordinarie befattningar vid statens järnvägar, varvid jag utgår från att, om vissa av dessa befattningar på grund av ny trafiksektions tillkomst eller på grund av inköp av enskild järnväg eller av annan orsak äro nödvändiga, så kan kungl. järnvägsstyrelsen tillsvidare låta befattningarnes uppehållande på förordnande fortgå.

Ävenså yrkas avslag på förslaget att giva personal, som förut varit anställd i militärtjänst, vissa tilläggsår vid uppflyttning i högre löneklass. Mot förslaget att höja det ordinarie arvodet för stationsföreståndare i samband med viss reglering av postarvodet torde däremot ej vara något att invända med utgångspunkt från de synpunkter, som ovan refererats. Ej heller kan med skäl någon invändning göras mot några andra mindre ändrings- och tilläggsförslag med avseende på hyresersättning och tillfälligt lönetillägg.

Jag hemställer alltså,

att riksdagen måtte bifalla kungl. järnvägsstyrelsens framställning av den ^{30/11}1916 (sid. 65 i den kungl. propositionen) rörande ändring i avlöningsreglementets bestämmelser angående ersättning för bostad och bränsle åt vagnreparatörer m. fl. ävensom framställningen om reglering av arvode för stationsföreståndare å klass 4 a—7 i samband med jämkning av postarvodet samt

att riksdagen måtte besluta att de i Kungl. Maj:ts proposition den 9 mars 1917 angående tillfälligt lönetillägg åt viss personal vid statens järnvägar föreslagna bestämmelser om tillfälligt tillägg till ersättningen för

bostad och bränsle åt eldare med flera tjänstemän vid statens järnvägar jämväl skola äga tillämpning beträffande vagnreparatör, elektrisk underreparatör, signalunderreparatör samt ledningsreparatör, men

att riksdagen i övrigt — under uttalande av den önskan att frågan om en omorganisation av statens järnvägars linjeförvaltning och eventuellt även av styrelsen snarast och i ett sammanhang upptages till prövning — för närvarande måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 174.

Stockholm den 27 april 1917.

Thure Widlund.
