

Nr 423.

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

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 174 föreslås vissa ändringar beträffande statens järnvägars verkstadsdrift. Dessa ändringar åskådliggöras närmare av de propositionen bifogade schematiska framställningarna rörande statens järnvägars dels nuvarande och föreslagna verkstadsorganisation, dels nuvarande och föreslagna förrådsorganisation.

Då jag anser den föreslagna organisationen vara icke lämplig, men däremot anser, att den organisation, som utarbetats av de av järnvägsstyrelsen tillkallade särskilda sakkunniga, vara bättre ägnad att främja en god och ekonomisk verkstadsdrift, vill jag härmed hemställa, att verkstadsdriften och förrådstjänsten måtte organiseras i huvudsaklig överensstämmelse med detta förslag. Den organisationen åskådliggöres genom de schematiska framställningar som såsom bilagor åtfölja denna motion.

Jag säger huvudsaklig överensstämmelse, enär den lämpligaste organisationsformen för verkstadsdriften synes mig vara att ställa den under chefskap av en överingenjör, med säte i Stockholm och med samma ställning som chefen för statens järnvägsbyggnader. De skäl, som varit avgörande beträffande järnvägsbyggnaderna, synas mig vara avgörande även med avseende å verkstadsdriften. Denna representerar en årlig medelsförvaltning av 8 å 9 miljoner kronor. Att en verkstadsdrift av den omfattningen kräver en tekniskt och merkantilt duglig man, ligger i öppen dag, liksom ock en intim och snabb växelverkare mellan verkstadsdriften och järnvägsstyrelsen. Det målet vinnes ej genom Kungl. Maj:ts förslag.

Kungl. järnvägsstyrelsen uttalar (sid. 92 i den kungl. propositionen), att dess förslag utgår från den förutsättningen, att icke något avsteg

borde göras från den nuvarande organisationsformen. En blick på schemat visar emellertid väsentliga organisationsförändringar såväl beträffande verkstadsdriften som förrådstjänsten. Den vill nämligen i avseende å verkstadstjänsten skapa en instans mellan verkstadscheferna och styrelsen. Denna mellaninstans — distriktschef i verkstadstjänst, som han föreslås att benämnas — skulle förläggas till Örebro. Själva namnet å befattningen är högeligen olämpligt. Distriktschef skulle väl avse ett chefskap över viss del av det hela. Men i förevarande fall sammanfaller delen med det hela. Att benämningen å befattningen är missvisande betyder dock mindre.

Järnvägsstyrelsen anför (sid. 94 i propositionen) som skäl för verkstadsledningens förläggning under en distriktschef i Örebro, att denne komme i sin rätta miljö. Han ägde utan vidare omgång tillgång till erforderliga biträden inom facket, kunde omedelbart å sin tjänstgöringsort följa utvecklingen av statens järnvägars förnämsta verkstad samtidigt som han genom sina inspektionsresor till öriga verkstäder erhöle jämförelsepunkter för rätt handhavande av sin ansvarsfulla uppgift. — Under hans frånvaro på inspektionsresor eller på grund av samarbete med styrelsen i Stockholm skulle chefen för centralverkstaden rycka in som hans ställföreträdare.

Till denna tankegång ansluter sig föredragande departementschefen.

En dylik organisation av den centrala verkstadsledningen måste enligt mitt förmenande falla på sin egen orimlighet. Ledningen av centralverkstaden i Örebro kräver, att en person får helt och ostört ägna sig åt den uppgiften. En ambulerande tjänstgöring än som distriktschef än som verkstadschef ger organisatoriskt sett stora möjligheter till en svag, vacklande och oekonomisk ledning såväl på det ena som det andra verksamhetsområdet. Att den ifrågasatta distriktschefen måste offra mycken tid på inspektionsresor för att tillse, att verkstadsdriften ordnas efter ekonomiska och enhetliga grunder, ävensom för granskning av de förslag, som komma att framställas av de olika verkstadscheferna, en granskning som ofta sker bäst på platsen, lär vara uppenbart. Kommer så härtill, att distriktschefen i verkstadstjänst, såsom järnvägsstyrelsen anför (sid. 94 i propositionen), skulle vid behov inkallas för att inom bemälda styrelse ersätta bristen på den direkta sakkunskapen, så lär härav framgå, att den föreslagna anordningen ej kan anses bliva tillfredsställande.

Uti den kungl. propositionen föreslås vidare, att verkstaden i Bollnäs skulle lyda under verkstadschefen i Östersund. Då avståndet emellan de båda nämnda orterna är rätt stort och vidare verkstäderna sins

emellan äro ungefär av samma storlek, synes det mig lämpligare, att de var för sig ställas under chefskap av en II klassens maskiningenjör, lydande direkt under järnvägsstyrelsen.

Beträffande *förrådstjänstens organisation* kunde ju även här ifrågasättas, om ej de särskilda sakkunnigas förslag borde följas. Härom framställer jag emellertid intet yrkande förutom i en punkt, nämligen beträffande förrådsförvaltaren vid centralverkstaden i Örebro.

Enligt den kungl. propositionen skulle nyssnämnda förrådsförvaltare lyda direkt under distriktschefen i verkstadstjänst och inför honom föredraga alla förråds- och upphandlingsärenden rörande centralverkstaden. Helt naturligt kan sagda distriktschef icke i detalj följa arbetena vid centralverkstaden så, att han skulle kunna avgöra alla ärenden rörande anskaffning och upphandling av förnödenheter för verkstadsdriften vid bemälda verkstad utan att först hava inhämtat verkstadschefens mening. Den föreslagna organisationen kommer sålunda uppenbarligen att verka särdeles betungande utan att några fördelar vunnas. Om mitt förslag rörande verkstadsdriftens organisation vinner beaktande, synes det mig bli alldeles nödvändigt att ställa förrådsförvaltaren direkt under chefen för centralverkstaden.

På grund av det anförda hemställes,

att riksdagen må besluta

a) att för den centrala ledningen av statens järnvägars verkstadsdrift å kungl. järnvägsstyrelsens stat uppföra en ny överingenjör jämte övrig erforderlig personal;

b) att förrådsförvaltaren vid centralverkstaden i Örebro skall lyda direkt under chefen för centralverkstaden;

c) att verkstaden i Östersund ställes under föreståndarskap av en andra klassens maskiningenjör; och

d) att verkstaden i Bollnäs likaledes ställes under föreståndareskap av en andra klassens maskiningenjör.

Alternativt yrkas:

att riksdagen må besluta

a) att för den centrala ledningen av järnvägars verkstadsdrift å kungl. järnvägsstyrelsens stat uppföra en ny byråchef jämte övrig erforderlig personal;

b) att förrådsförvaltaren vid centralverkstaden i Örebro skall lyda direkt under chefen för centralverkstaden;

- c) att verkstaden i Östersund ställes under föreståndareskap av en andra klassens maskininingenjör; och
d) att verkstaden i Bollnäs likaledes ställes under föreståndareskap av en andra klassens maskininingenjör.

Slutligen anhåller jag,
att statsutskottet måtte föreslå de förändringar i avlöningsreglementet den 30 juni 1916 för tjänstemän vid statens järnvägar m. m., som må bli påkallade genom ett bifall till motionen.

Stockholm den 27 april 1917.

E. A. Nilson.

I motionens syfte instämmer

O. Nilsson,
Örebro.
