

Nr 265.

Av herr **Johansson, Johan**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation m. m.*

I proposition nr 118 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen vissa ändringar i statsbaneförvaltningens organisation m. m. ledande till, enligt tablån å sid. 30, en indragning av 24 tjänstemän, därav en överdirektör och 21 direktörer i 28 och 30 lönegraderna. Några omedelbara besparingar av nämnda åtgärder skulle dock ej bliva följden utan skulle besparingarna göras först vid nuvarande befattningshavares avgång från tjänst. Som huvudsakligt motiv anför departementschefen enligt statsrådsprotokollet en önskan

»att inom statsbaneförvaltningen genomföra de förenklingar och besparingar, som redan nu kunna åvägabringas i stort sett inom ramen för den nuvarande organisationen. De ekonomiska förhållanden, vilka efter kristiden inträtt, påkalla nämligen åtgärder i syfte att genom förenklingar och omläggningar i arbetet vinna besparingar i driftskostnaderna inom statsförvaltningen».

Departementschefen framhåller vidare beträffande järnvägsstyrelsen, att

»den minskning i förvaltningsuppgifterna, som blivit en följd av den numera inträdda stabiliseringen i statens järnvägars verksamhet, har jämväl medfört en lättnad i arbetsbördan för den beslutande ledningen för verket. Någon större ökning av nämnda arbetsbörda synes ej heller, såvitt nu kan bedömas, vara att emotse inom den närmaste framtiden».

Beträffande linjeförvaltningarna framhåller departementschefen bl. a. att,

»föreståndarna för ban-, maskin- och trafikavdelningarna, vilka föreståndare i distriktsförvaltningens namn hava ensam beslutanderätt i åtskilliga ärenden, genom sin ställning i förvaltningsorganisationen hava praktiskt taget kommit att utgöra en mellaninstans mellan distriktschefen och sektionsföreståndarna, varigenom arbetssättet inom den löpande linjetjänsten blivit alltmera tungrott och kostsamt. Förenklingar och koncentration av arbetet inom statens järnvägars linjeförvaltningar torde alltså vara påkallade och numera jämväl möjliga att genomföra. Detta syfte synes enklast och bäst vinnas därigenom, att avdelningsföreståndarinstitutionen helt borttages och att beslutanderätten inom förvaltningen i varje distrikt fördelas mellan distriktschefen och de honom direkt underställda sektionsföreståndarna, vilka sistnämnda i sådant hänseende torde böra erhålla något större befogenheter än nu är fallet. Häri- genom skulle de kollektiva distriktsförvaltningarna försvinna och ett mera förenklat arbetssätt inom linjeförvaltningarna kunna ernås. Det behov av sakkunskap beträffande ban-, maskin- och trafiktjänsten, som även efter den nya ordningens genomförande torde föreligga för distriktschefen, synes kunna

på ett tillfredsställande sätt tillgodoses genom anlitande av de befintliga befattningshavarna i första ban- och maskiningenjör- respektive förste trafikinspektörsgraden».

Med stöd av den motivering departementschefen framfört synes emellertid avsevärt större besparingar bort kunna föreslås, i det att i samband med den föreslagna organisationsändringen ett större antal av den mängd befattningar, som tillkommo genom 1919 års lönereglering, böra kunna förändras till befattning i lägre lönegrad. Jag syftar härvid på de befattningar, som tillkomma genom tudelning av förutvarande befattningar.

Beträffande nämnda lönereglering framhåller socialiseringsnämnden i sitt utlåtande »Statens järnvägar som allmänt affärsverk» efter en redogörelse för lönefrågans behandling och riksdagens därvid gjorda uttalande, att beträffande vissa befattningar en närmare utredning kan komma att giva för handen, att vissa omplaceringar av tjänsterna på löneskalan kan vara motiverad, följande sammanfattning:

(sid. 127) »Kommittén hade på väsentliga punkter varit oense, järnvägsstyrelsen hade förklarat sig ur stånd att bedöma, om kommitténs förslag rörande löner och placeringar vore väl grundat, personalens representanter hade på viktiga punkter från majoriteten avvikande meningar även rörande uppdelningen på tjänstegrader, Kungl. Maj:t hade lagt huvudvikten på behovet av snabb handläggning med hänsyn till rekryteringen och för övrigt framdragit statsfinansiella skäl mot ytterligare prövning av framlagda förslag om ändringar i förslaget, och riksdagen förklarar sig slutligen icke ha kunnat tillräckligt pröva propositionen, icke ha kunnat nå fram till en bestämd uppfattning om klassificeringens riktighet och icke ens ha kunnat upptaga till prövning de inom riksdagen framlagda ändringsförslagen».

En närmare granskning rörande behovet av samtliga nuvarande befattningar synes således befogad.

Vad beträffar den myndighet, som nu benämnas distriktsförvaltning och i propositionen distriktschef, synes den utgöra en mellaninstans mellan järnvägsstyrelsen, som handhar trafikens ledning, och sektionsbefälet med underlydande, som handha trafikarbetets utförande. Nyttan av en sådan mellaninstans har icke klarlagts. Däremot påpekas vådan av densamma. Sålunda framhålla överdirektörerna m. fl. omöjligheten av, att distriktschefen skall kunna behärska honom underställda områden av ekonomisk och teknisk art, varför han till medhjälpare måste erhålla sakkunniga fackmän. Vidare framgår av järnvägsstyrelsens uttalande risken, att det sålunda nödvändiga sakkunniga distriktskansliet kan svälla ut. Järnvägsstyrelsen säger nämligen:

»Vid särskilt krävande förhållanden anser styrelsen också, att det efter prövning i varje förekommande fall bör kunna komma ifråga att under nämnda kansliavdelningschefer av direktörs grad hava anställda som nu under avdelningsföreståndarna förste baningenjör, förste maskiningenjör och förste trafikinspektör».

Det synes därför böra tagas i övervägande, huruvida icke den mellaninstans, som nu benämnas distriktsförvaltning, bör helt indragas och dess arbetsupp-

gift uppdelas mellan järnvägsstyrelsen och sektionsbefälet i enlighet med järnvägsstyrelsens i följande uttalande framlagda förslag:

»I tillämpningen av den nya organisationen skulle man fortfarande hålla den redan sedan länge målmedvetet följda vägen, att ärenden av natur att tillhöra verkets ledning, såsom utarbetande av instruktioner och direktiv för tjänstens behöriga skötsel, förslag till tekniska anordningar och anläggningar m. m., skulle i största möjliga utsträckning förläggas inom det centrala och starkt utrustade organet, järnvägsstyrelsen, till lättnad och gagn för linjemyndigheterna och deras mera löpande funktioner. Fortfarande skall såsom hittills vakas över att från styrelsen begärda utredningar och remisser, som kunde verka tyngande på det löpande linjearbetet, inskränkas till det minsta möjliga. Det bör sedan vara en styrelsens uppgift att gradvis söka ernå minskning av den del av det egentliga förvaltningsarbetet, som kan hava varit delat med linjemyndigheterna, samt att söka komma till ett allt bättre utnyttjande av distriktstjänstemännen för deras egentliga, mera avgränsade uppgifter vid trafikens och underhållets skötsel. Härmed bör man efterhand kunna nå till minskande av personalbehovet och personalkostnaderna.»

En indragning av nuvarande »distriktsförvaltningen» eller föreslagna »distriktschefen» behöver ej gå utanför den nuvarande organisationens ram. Distriktsindelningen kan nämligen bibehållas, titeln distriktschef tilläggas den äldste eller främste bland distriktets sektionsbefäl samt åt honom uppdragas att jämte distriktssekreteraren handhåva ordningsfrågor inom distriktet.

Beträffande befattningarna i övrigt inom statsbaneförvaltningen anförde statsbanekonomikommisionen följande:

»Kommissionen har icke kunnat undgå att finna, att det nuvarande systemet med ett *mycket stort antal tjänstegrader* inom tjänstens alla olika områden är en verklig olägenhet för arbetet och en fara för dess rationella bedrivande. Det framstår därför som ett önskemål, att hela systemet av tjänste- och lönegrader må kunna sammanpressas till att omfatta blott ett mindre antal grader. Detta gäller för övrigt icke endast de lägre graderna utan jämväl de talrika graderna av högre befattningar (sid. 76).»

»Den stora ökningen av antalet befattningar inom flera befordrade kategorier, vilken tidigare på upprepade ställen berörts, innebär för övrigt i realiteten en ytterligare stegring av den löneökning, som kan formellt avläsas i lönetabellen, ty sett från verkets synpunkt innebär det talrika befordrandet en ökad personalutgift, och sett från den enskilde individens synpunkt innebär det, att ett stort antal tjänstemän förutom den genom lönereglering uppnådda löneförbättringen även kommit i åtnjutande av en löneförbättring genom uppflyttning i högre lönegrad». (Sid. 153).

»Tidigare har berörts, att antalet olika tjänstegrader inom statens järnvägar är mycket stort, och att det borde vara gynnsammare, om antalet vore mindre. Lönesystemet innehåller 20 lönegrader (upp t. o. m. byråchefsgraden). Kunde tjänstegraderna minskas, skulle detta innebära, att vissa mellangrader, som ligga endast obetydligt över normalgraderna, skulle bortfalla (t. ex. trafikbiträde och en del »förste» grader, såsom förste kontorsbiträden m. fl.).

Härtill kommer, att det nuvarande lönesystemet är uppbyggt som en steg med obetydligt avstånd mellan varje lönegrad och följaktligen obetydlig skillnad i kompetens mellan närliggande tjänstegrupper. En dylik anordning måste med nödvändighet framkalla en strävan från personalgrupperna att avancera ett steg framåt i sänder, varvid ofta torde kunna utan svårighet påpekas, att det egna arbetet är nära jämförligt eller t. o. m. fullt likvärdigt med arbete inom närmast högre lönegrad (t. ex. stationskarl — trafikbiträde, kontorsbiträde — förste kontorsbiträde, trafikinspektör — förste trafikinspektör o. s. v.) (Sid. 155.)

De av statsbanekonomikkommissionen påvisade olägenheterna, vilka även påtalas av socialiseringsnämnden, synas nu böra undanröjas i samband med de föreslagna organisationsändringarna. De befattningar, som 1919 skapades genom tudelning av vissa befattningar, synas sålunda nu böra slopas och uppgå i närmast lägre befattning. Fortfarande hava nämligen båda grupperna i de tudelade befattningarna samma åligganden, som den förutvarande gemensamma, med den nuvarande lägre jämställda befattningen.

Sålunda böra nedanstående befattningar flyttas i lönegrad:

<i>Trafikbiträde</i>	från grad 6 till grad 5 (stationskarl).
<i>Förste kontorist</i>	» » 10 » » ¹⁾ 8 (kontorist.)
<i>Förste banmästare</i>	» » 12 » » 10 (banmästare).
<i>Förste bokhållare</i>	» » 18 » » 17 (bokhållare).
<i>Förste telegrafist</i>	» » 18 » » 17 (bokhållare).
<i>Konstruktör</i>	» » 22 » » 20 (underingenjör).
<i>Förste baningenjör</i>	» » 27 » » 26 (baningenjör m. fl.).
<i>Förste byråingenjör</i>	
<i>Förste maskiningenjör</i>	
<i>Förste sekreterare</i>	
<i>Förste trafikinspektör</i>	

Enligt statens järnvägars arvodesstat för år 1926 utgjorde antalet förestående befattningar

i grad 6	1,116 st.
» 10	182 »
» 12	133 »
» 18	39 »
» 22	12 »
» 27	65 »

Då skillnaden i slutlön å dyraste ort utgör	
kr. 156 mellan graderna 5 och 6	kr. 174,096
» 432 » » 8 och 10	» 78,624
» 492 » » 10 och 12	» 65,436
» 396 » » 17 och 18	» 15,444
» 912 » » 20 och 22	» 10,944
» 480 » » 26 och 27	» 31,200 kr. 375,744

¹⁾ 9:de lönegraden upptar inga befattningar.

skulle genom förestående befattningars sänkning till förutvarande lönegrad efter de nuvarande befattninghavarnas avgång, bortsett från dyrtidstilläggen, en årlig besparing på 375,744 kronor kunna göras.

Då större delen av landets befolkning tryckes av genom direkta och indirekta skatter orsakade ekonomiska bekymmer, synas de ändringar i de statliga verkens organisation, som utan olägenhet kunna genomföras och som beräknas medföra en icke alltför obetydlig minskning av statsutgifterna, med snaraste böra vidtagas. De i propositionen nr 118 föreslagna ändringarna synas emellertid ej vara av detta slag. De medföra icke någon omedelbar minskning av statsutgifterna och även i framtiden synes minskningen sannolikt icke bliva av någon större betydelse på grund av möjligheten att utvidga distriktskansliet med nya befattningshavare. Först om den föreslagna omorganisationen kompletteras enligt ovan angivna grunder synas besparingar av betydelse vara att vinna.

På grund av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen dels måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 118, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning rörande indragning eller förändring av ovan omnämnda befattningar och för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 13 mars 1928.

Joh. Johansson,
Friggeråker.

