

Nr 444.

Av herr **Andersson** i Dunker, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 132, angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m.

Av proposition nr 132 till innevarande års riksdag (sidan 28) framgår, att järnvägsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 14 november 1936 förnyat sin år 1935 gjorda hemställan om inrättande av sju nya baninspektorsbefattningar i avsikt att bereda förbättrad tjänste- och löneställning åt underingenjörerna vid de mest arbetstyngda bansektionerna.

Departementschefen har emellertid icke tillstyrkt att förslag i ämnet förelades riksdagen, varför järnvägsstyrelsens hemställan i berörda del av Kungl. Maj:t lämnats utan avseende. Denna sin avvisande inställning har departementschefen motiverat med, att frågan synes »böra prövas i samband med det på grund av järnvägs elektrifieringens fortgående utökning allt mer aktuella spörsmålet om bansektionsföreståndarnas arbetsuppgifter m. m.».

Vad departementschefen avsett härmed synes vara mycket oklart. Enligt inhämtade upplysningar känner nämligen vederbörande byrå i järnvägsstyrelsen ej till, att något sådant spörsmål är aktuellt. Samtliga de bansektioner, för vilka nu begärts baninspektorsbefattningar, äro redan elektrifierade. Fortsatt elektrifiering av andra bansektioner kan därför ej hava någon inverkan på denna fråga. Den hittills fullbordade elektrifieringen har ej heller medfört förkortning av någon bansektion. Bansektionsföreståndarnas arbetsuppgifter hava därför ökats genom elektrifieringen och samtidigt ställt större krav på deras närmaste man. — Någon minskning av baningenjörernas arbetsåligganden på annat sätt lär ej heller vara påtänkt, utan torde dessa i stället än mer komma att ökas. Ehuru ytterligare ett antal enskilda järnvägar sannolikt i år komma att införlivas med statens järnvägar är det nämligen icke avsett att öka antalet bansektioner, varför en del av dessa komma att förlängas än mer.

Av det anförda torde otvetydigt framgå, att den motivering departementschefen anført för sin ståndpunkt ej är bärande.

Tager man del av järnvägsstyrelsens skrivelser såväl 1935 som 1936 finner man däremot, att styrelsen anført övertygande skäl för det berättigade och angelägna i dess framställning. I sin ovan åberopade skrivelse 1936 anför järnvägsstyrelsen:

»I skrivelse den 30 oktober 1935 hemställde järnvägsstyrelsen om inrättandet av sju nya baninspektorsbefattningar (22 lönegraden), avsedda för

de underingenjörer (20 lönegraden), vilka tjänstgöra såsom sektionsföreståndarens närmaste man å de mera arbetstyngda bansektionerna.

Såsom motiv för framställningen anförde styrelsen bland annat, att bansektionernas längder undan för undan utökats. Sålunda hade den genomsnittliga längden från år 1915, då järnvägsstyrelsen ingav sin ursprungliga framställning om baninspektorsbefattningars inrättande, till år 1935 ökat från 189 till ej mindre än 324 kilometer. För de mera arbetstyngda sektioner, å vilka sektionsföreståndarens närmaste man enligt styrelsens mening borde vara baninspektör, utgjorde motsvarande längder 130 respektive 287 kilometer.

Förhållandena hade, framhöll styrelsen, så småningom utvecklats därhän, att baningenjörerna å de större sektionerna ej medhunnit att, såsom tidigare skett, ensamma leda och övervaka allt arbete inom sina respektive sektioner, utan hade de måst till mer eller mindre självständig handläggning överlåta en del av arbetsuppgifterna på sina närmaste män. Härigenom hade ökade krav kommit att ställas på dessa tjänstemän, ett förhållande, som styrelsen i så måtto också beaktat, att underingenjören på flertalet av de ifrågakommande mera arbetstyngda sektionerna för längre eller kortare tid erhållit förordnande som baninspektör.

Framställningen, som tillstyrktes av lönenämnden, föranledde intet förslag av Kungl. Maj:t till riksdagen. Vid ärendets behandling — proposition nr 141 till 1936 års riksdag — anförde föredragande departementschefen såsom skäl härtill, att även om arbetsuppgifterna för ifrågakommande underingenjörer efter hand blivit mera krävande, frågan om höjning av dessa befattningshavares löneställning likväl torde böra tills vidare anstå med hänsyn bland annat till att en allmän översyn av avlöningsbestämmelserna för statens befattningshavare inom kort torde komma till stånd. Av statsutskottets utlåtande i frågan — nr 86 — framgår dock, att utskottet ansett skäl kunna anföras för en mera positiv inställning till styrelsens förslag, men att utskottet, på grund av vad nyss anförts, funnit sig böra ansluta sig till departementschefens ståndpunkt, vilken sedermera ock godtogs av riksdagen.

Då styrelsen nu ansett sig böra i förevarande sammanhang ånyo upptaga frågan, har detta skett med hänsyn till angelägenheten av att densamma snarligen bringas till sin lösning. Styrelsen vill ock framhålla, att styrelsen för sin del icke kan finna detta spörsmål behöva sammankopplas med den allmänna översynen av avlöningsbestämmelserna för statens befattningshavare. Det gäller ju här i själva verket intet annat än vidhållandet av en princip, som statsmakterna tidigare, nämligen vid baninspektorsbefattningarnas inrättande, prövat och godkänt och som innebär, att dylika befattningar skola få disponeras för föreståndarens närmaste man å de mera arbetstyngda bansektionerna. Styrelsen vill ock erinra om, att antalet baninspektorsbefattningar av statsmakterna ursprungligen bestämdes till icke

mindre än fem, men att antalet för närvarande endast är 2, beroende på att i och med det elektrifierade bannätets utvidgning behov av elektroingenjörstjänster (22 lönegraden) uppkom, varvid tre baninspektorsbefattningar, vilka genom innehavarnas befordran blivit vakanta, utbyttes mot elektroingenjörbefattningar. Av de tillgängliga två baninspektorsbefattningarna är en knuten till arbetsuppgifter inom styrelsen — den nyinrättade drifttjänstbyrån — vadan sålunda blott en dylik befattning finnes tillgänglig för linjetjänsten.

Då, såsom styrelsen i sin ovannämnda skrivelse den 30 oktober 1935 påvisat, angeläget behov föreligger av ytterligare sju baninspektorsbefattningar och styrelsen knappast finner anledning att nu begära 3 nya elektroingenjörstjänster för att kunna åter frigöra samma antal baninspektorsbefattningar, har styrelsen, som i avseende å den närmare motiveringen tillåter sig hänvisa till sin nyssberörda skrivelse, härigenom velat hemställa, att Kungl. Maj:t med hänsyn till föreliggande omständigheter måtte upptaga frågan till omprövning samt därvid föreslå nästa riksdag medgiva inrättandet av ifrågavarande sju baninspektorsbefattningar. Vid bifall härtill minskas antalet underingenjörbefattningar med sju.»

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen i denna sin skrivelse anfört må för att giva en mera konkret bild av ifrågavarande befattningshavares arbetsuppgifter nämnas, att däri ingå normalt bl. a.:

1) Utförande av ett stort antal tekniska och ekonomiska utredningar, vilka fordra förmåga av självständigt bedömande, enär sektionsföreståndaren på grund av bristande tid ofta ej själv kan handlägga dessa ärenden.

2) Skötsel i detalj av vissa förekommande byggnadsarbeten, såsom husbyggnads-, spår- och broarbeten. Härav har exempelvis på senare år förekommit och är fortfarande att räkna med ett stort antal arbeten, avseende anordnandet av skenfria korsningar mellan järnvägen och landsvägar, vilka arbeten även medfört vidlyftiga mellanhavanden med vägstyrelser och andra myndigheter.

3) Ställföreträdareskap för sektionsföreståndaren, då denne till följd av ledighet eller särskilt tjänsteuppdrag lämnat sektionen ävensom vid andra tillfällen, då han befinner sig på annan plats inom den ofta vidsträckta sektionen. Det bör särskilt märkas, att häri understundom kan ingå vidtagande efter eget bedömande av de brådskande och ofta omfattande åtgärder för trafikens snabba återupptagande, som erfordras vid t. ex. inträffade skador å banan, som förorsaka driftavbrott.

4) Uppdrag att på egen hand företräda verket vid lantmäteriförrättningar, handläggning av vattenrättsärenden m. m.

Belysande för hur omfattande de arbeten äro, som åligga baningenjören att jämte nu ifrågavarande medhjälpare leda och övervaka, framgår därav, att utgifterna å vardera av dessa åtta bansektioner i medeltal uppgingo till under år 1934 2,8 milj. kr., år 1935 3,1 milj. kr. och år 1936 3,5 milj. kronor.

Den förlängning av berörda bansektioner, som omnämns i järnvägsstyrelsens ovannämnda skrivelse, har uppkommit dels därigenom att vissa sektioner sammanslagits och dels därigenom att enskilda järnvägar införlivats med statsbanenätet utan att bansektionernas antal härvid ökats. En följd härav, som i det föregående ej berörts, har blivit, att möjligheterna för befordran till sektionsföreståndare i hög grad försvårats för ifrågavarande underingenjörer.

Antalet förste baningenjör- och baningenjörstjänster utgör för närvarande 28. Till följd av pensionering under närmaste 10-årsperiod kommer antalet avgående inom nämnda grader att utgöra:

år 1937—41	ingen
» 1942	2 st.
» 1943	ingen
» 1944	3 st.
» 1945	3 »
» 1946	6 »
» 1947	3 »
» 1948	2 »

De underingenjörer, som närmast beräknas komma i fråga för befordran till baningenjörer, hava alla uppnått en ålder av omkring 50 år, men kunna, som av det föregående framgår, ändock ej räkna med sådan befordran förrän om ytterligare 5 à 8 år. De måste sålunda sägas hava råkat i en ovanligt ogynnsam befordringstur, då de skulle få stå kvar i sin första anställningsgrad vid verket i icke mindre än c:a 25 år. Även ur denna synpunkt synes därför järnvägsstyrelsens framställning vara synnerligen väl motiverad, och kan det endast anses vara en gärd av rättvisa att utan dröjsmål förhjälpa dessa gamla, erfarna ingenjörer till åtminstone baninspektors tjänsteställning.

Enligt statsutskottets utlåtande nr 86 rörande proposition nr 141 till 1936 års riksdag uttalade utskottet, att skäl förefunnes för ett vidare tillmötesgående av järnvägsstyrelsens framställning än vad departementschefen förordade, och sade sig utskottet därvid särskilt tänka på de av styrelsen begärda sju baninspektorsbefattningarna. Under hänvisning till statsrådets motivering — frågans hänskjutande till den blivande lönekommittén — anslöt sig emellertid utskottet till departementschefens förslag.

Av förut åberopad proposition till innevarande års riksdag framgår att lönenämnden även i år tillstyrkt framställningen under framhållande av att frågan synes vara av den art, att den ej torde komma att upptagas av 1936 års lönekommitté.

Merkostnaderna för statens järnvägar vid ett bifall till järnvägsstyrelsens framställning kunna beräknas till c:a 6 000 kronor per år.

Slutligen må följande anföras ur järnvägsstyrelsens skrivelse till Konungen

den 27 oktober 1915 angående inrättande av baninspektorsbefattningar: »Den ökning i statens järnvägars budget inrättandet av dylika ledarebefattningar 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 sina insikter och färdigheter, så att de kunna berättiga till befordran till högre befattning med därmed förenat högre ansvar.»

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta, att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag antalet underingenjörsbefattningar minskas med sju och att i stället sju nya baninspektorsbefattningar inrättas.

Stockholm den 9 mars 1937.

Harald Andersson

i Dunker.