

Nr 153.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Departementschefen, statsrådet Andersson anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning föreligga åtskilliga av styrelserna för kommunikationsverken gjorda framställningar om ändring i löneställning eller antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid de skilda verken. Därjämte ha verksstyrelserna framlagt förslag om inrättande i vissa fall av befattningar, som för närvarande icke finnas upptagna i tjänsteförteckningen.

Innan jag övergår till de ingivna framställningarna vill jag erinra, att inom finansdepartementet tillkallade sakkunniga den 13 februari 1939 avgivit betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk (statens offentl. utredn. 1939: 5). Vid anmälan den 10 mars 1939 (proposition nr 239) av då föreliggande framställningar från kommunikationsverkens styrelser framhöll min företrädare i ämbetet, under hänvisning till uttalande i annat sammanhang av chefen för finansdepartementet, att han icke ansåge sig böra framlägga förslag om inrättande av befattningar, som icke funnes upptagna i tjänsteförteckningen. Dyliga förslag torde, framhöll han vidare, lämpligen böra upptagas till prövning i ett sammanhang för tjänsteförteckningen i dess helhet, vilket emellertid icke kunde ske förrän efter avslutad utredning rörande den del av tjänsteförteckningen, som avser allmänna civilförvaltningen. De sålunda angivna riktlinjerna blevo vägledande för statsmakternas prövning av hörande spörsmål föregående år.

Enligt vad jag inhämtat kan nyss åsyftade utredning rörande tjänsteförteckningen för allmänna civilförvaltningen icke avslutas inom sådan tid, att förslag rörande revision av tjänsteförteckningen i dess helhet kan föreläggas årets riksdag. Då jag saknar anledning förorda avsteg från den i fjol intagna principiella ståndpunkten, anser jag mig endast i vissa speciella undantagsfall, till vilka jag återkommer, böra framlägga förslag om inrättande av befattningar, som icke finnas upptagna i tjänsteförteckningen i dess nuvarande lydelse.

Jag vill slutligen erinra, att 1938 års personalkommission vid statens järnvägar ännu icke slutfört sitt uppdrag. Med hänsyn härtill anser jag mig för statens järnvägars del icke böra förorda förslag, beträffande vilka icke är ostridigt att de sakna samband med kommissionens arbete eller att de icke komma att föregripa resultatet av detta arbete.

Jag övergår nu till de ingivna framställningarna och gör därvid början med dem, som avse

Postverket.

En ny revisorsbefattning å medelsrevisionen. I skrivelse den 27 augusti 1937 hemställde *generalpoststyrelsen*, att en revisorsbefattning (21 lönegraden) skulle nyinrättas å styrelsens medelsrevision, vilken är förlagd till styrelsens fjärde byrå. Vid bifall härtill skulle å revisionen uppehållas bland annat två revisorsbefattningar, vilkas innehavare skulle vara föreståndare envar för sin avdelning inom revisionen. Till stöd för förslaget anförde styrelsen följande.

Revisionsarbetet företer en oavbruten ökning icke blott i omfattning utan ock i svårighetsgrad. Under den senaste tioårsperioden har ett stort antal nya postanstalter med självständig redovisning tillkommit, varigenom antalet medelsräkningar, som varje månad skola granskas å medelsrevisionen, stigit från 308 år 1926 till 368 år 1936 eller med cirka 20 procent. På grund av poströrelsens allmänna utveckling under samma tid har därjämte post-

verkets personal avsevärt ökats och driftkostnaderna stegrats. Postverkets fasta personal har sålunda från år 1926 till år 1936 ökats från 12,827 till 16,426 personer eller med omkring 28 procent, medan driftkostnaderna stigit från omkring 54.7 till omkring 71.4 miljoner kronor eller med ungefär 30.5 procent. Tid efter annan ha dessutom nya arbetsuppgifter tillförts revisionen, exempelvis granskningen av räkenskaperna avseende postdiligens-
trafiken, vilken granskning tidigare fullgjorts å första byråns diligensavdelning, granskningen av avlöningslistorna avseende generalpoststyrelsens personal samt från och med den 1 juli 1937 revideringen av utgående familjepensioner. Det är dessutom avsett, att till medelsrevisionen överflytta en del av den granskning av huvudpostkassans räkenskaper, som för närvarande verkställs av förste aktuarien å kassa- och räkenskapsavdelningen, vilken befattning skall indragas med nuvarande innehavarens avgång den 1 maj 1938. Detta förhållande jämte allt mer och mer invecklade bestämmelser bland annat beträffande utgående avlöningar har givetvis medfört en avsevärd ökning av arbetet å revisionen såväl för avdelningens föreståndare som för den övriga personalen. Den ökade befogenhet, som tilldelats postdirektörerna och postmästarna, att i avsevärd omfattning meddela beslut i viktiga frågor, har dessutom i hög grad skärpt kravet på granskningspersonalens omdöme, skicklighet och vaksamhet. Vid revideringen åligger det nämligen vederbörande tjänsteman icke endast att siffermässigt granska räkenskaperna utan att sakligt bedöma postdirektörernas och postmästarnas förvaltningsåtgärder, i den mån de avspegla sig i räkenskaperna.

Beträffande omfattningen av det arbete med handläggning av anmärkningsärenden och dylikt, som det här gäller, må vidare nämnas, att medelsrevisionen år 1936 utfärdade omkring 1,300 egentliga anmärkningar, d. v. s. anmärkningar beträffande felaktigheter, som berott på oriktig tolkning av författningsföreskrifter eller eljest utfärdade bestämmelser eller avseende mera komplicerade uträkningar. Från medelsrevisionen expedierades under samma år omkring 600 mindre anmärkningar, avseende rena sifferfel, cirka 700 omföringsbesked i anledning av bokföring å felaktiga titlar samt över 700 skrivelser, föranledda av mindre felaktigheter, som iakttagits under granskningen. Följden har också blivit den att, ehuru personalen under tiden i viss mån utökats, under senaste år den fasta revisionspersonalen icke kunnat ensam medhinna arbetet, vare sig det mer kvalificerade revisionsarbetet eller de mera expeditivmässiga biträdande göromålen. Förstärkning har därför ständigt måst inkallas, men trots detta har icke kunnat undvikas, att revisionen kommit att ligga efter. Det torde icke vara erforderligt att här närmare utveckla vådorna av att en revision icke ordentligt medhinnas inom en tid, som ligger så nära som möjligt efter tiden för de reviderade räkenskaperna. En effektiv utökning av revisionspersonalen är därför av oundgängligt behov.

I skrivelse den 27 september 1938 liksom i sin nu förevarande framställning den 29 augusti 1939 har styrelsen återkommit till samma förslag. Styrelsen anför följande.

Arbetsuppgifterna å medelsrevisionen stegras alltså såväl kvalitativt som kvantitativt och de motiv, som föranlett tidigare framställningar, ha än ytterligare vunnit i styrka. Vid sådant förhållande har styrelsen för att säkerställa revisionsarbetets behöriga gång varit nödsakad att fortfarande uppdraga åt en tjänsteman i lägre lönegrad än revisors att å medelsrevisionen förrätta göromål, som eljest ankomma på revisor. En revisorsbefattning har sålunda tillfälligt uppehållits alltsedan den 1 januari 1938. I förevarande

fall föreligger alltså ett jämväl av kommunikationsverkens lönenämnd vitsordat behov av ytterligare en tjänst, vilkens innehavare skulle ha att utföra fullt lika kvalificerade göromål som de, vilka fullgöras av den å medelsrevisionen sedan flera år tillbaka anställde revisorn.

Under erinran att kommunikationsverkens lönenämnd senast i utlåtande den 2 november 1938 tillstyrkt enahanda förslag har *allmänna lönenämnden* förklarat sig icke finna anledning frångå förstnämnda lönenämnds uppfattning i förevarande hänseende.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, består generalpoststyrelsens medelsrevision av två avdelningar. Föreståndarskapet för den ena avdelningen utövas av en ordinarie revisor. Såsom föreståndare för den andra avdelningen tjänstgör en befattningshavare av lägre grad, åt vilken uppdragits att förrätta göromål, som eljest ankomma på revisor.

Den sålunda sedan några år bestående ordningen synes mig böra givas den fastare form, som inrättandet av ytterligare en ordinarie befattning såsom avdelningsföreståndare får anses innebära. I likhet med lönenämnderna tillstyrker jag därför, att för ifrågavarande ändamål inrättas en revisorsbefattning i A 21.

En ny förste kontrollörsbefattning vid postkontoret Stockholm 1. I sin förevarande framställning har *generalpoststyrelsen* hemställt om ytterligare en förste kontrollörsbefattning vid postkontoret Stockholm 1 samt därvid anfört följande.

Det förvaltnings- och revisionsarbete i vad angår postkontorets underlydande postanstalter, som vid postkontor i allmänhet åligger postmästaren, har i vad det rör postkontoret Stockholm 1 under ett antal år i viss omfattning skötts från postdirektionen i Stockholms distrikt. Sedan det emellertid mer och mer framträtt såsom önskvärt, att detta arbete även beträffande postkontoret Stockholm 1 förenades hos en och samma myndighet, samt att organisationen av postkontoret Stockholm 1 och dess underlydande förvaltningsområde således bleve densamma, som gäller för övriga postkontor i riket, genomfördes för tiden från och med den 16 februari 1939 sådan organisation av postkontoret Stockholm 1. Den skyldighet att verkställa inspektioner och inventeringar av underlydande postombud och postanstalter m. m. samt att förbereda och utreda ärenden angående postanordningarna inom det underlydande området, som ditintills bestritts av postdirektionen i Stockholms distrikt, har således numera — med ett obetydligt undantag — överförts till postmästaren, numera överpostmästaren, vid postkontoret Stockholm 1.

Postkontorets Stockholm 1 förvaltningsområde omfattar för närvarande 12 postexpeditioner, 72 poststationer, 18 postombud samt 61 lant- eller ladbrevbäringslinjer. Det torde vara klart, att förvaltningen av samt kontrollen över poströrelsen inom detta betydande område innesluta en avsevärd mängd arbetsuppgifter av kvalitativ och krävande art. Det åligger sålunda överpostmästaren att förutom verkställandet av föreskrivna, regelbundet återkommande inspektioner och inventeringar av postanstalterna inom området, ständigt hålla sig underkunnig om de olika orternas växlande trafikbehov, verk-

ställa utredningar i personal- och trafikfrågor, taga initiativ till postgångarnas förbättring och rationalisering m. m.

I samband med förenämnda ändring överflyttades en förste postassistents-tjänst från postdirektionen i Stockholms distrikt till postkontoret Stockholm 1, varförutom uppdrag meddelades tjänsteman i lägre lönegrad att tills vidare vid postkontoret bestrida göromål, som eljest ankomma på tjänsteman i kontrollörs grad. Det har visat sig, att båda dessa tjänstemän blivit fullt utnyttjade med det löpande arbetet å överpostmästarens expedition. Därutöver har det emellertid visat sig nödvändigt, att för handläggning av vissa ärenden rörande det underlydande området, i första hand inventerings- och inspektionsförrättningar i stor utsträckning anlita även den vid postkontoret för biträde vid ordnande och ledning av det inre arbetet anställde förste kontrollören. Förste kontrollören har därigenom blivit i alltför stor grad hindrad i utövandet av honom eljest påvilande funktioner, vilka icke kunnat överlätas på annan tjänsteman. Frågan om viss ändring av personalbeståndet i befälsställning vid postkontoret har härigenom blivit aktuell. Redan år 1936 framfördes av postdirektören i Stockholms distrikt förslag om anställande vid postkontoret av ytterligare en förste kontrollör och framhölls därvid behovet av att ytterligare en befälsperson i souschefsställning anställdes för utövande av nödig arbetsledning och kontroll särskilt beträffande postkontorets avdelning för avgående poster.

Med hänsyn till den stora ökningen av kvalificerade arbetsuppgifter, som den gjorda omläggningen fört med sig särskilt vad beträffar överpostmästarens arbetsområde, kan en ökning även av personalen i befälsställning icke längre uppskjutas. Efter gjorda undersökningar och överväganden ha såväl överpostmästaren som postdirektören i Stockholms distrikt kommit till den uppfattningen, att lämpligaste lösningen av denna fråga är att vid postkontoret Stockholm 1 inrättas ytterligare en befattning i förste kontrollörs grad. En sådan anordning finner även generalpoststyrelsen lämplig och av behovet påkallad.

Den ovan nämnde, vid postkontoret Stockholm 1 för närvarande anställde förste kontrollören har, utöver uppgiften att vara överpostmästarens närmaste man och ställföreträdare, haft till huvudsakligt åliggande att tjänstgöra såsom föreståndare vid postkontorets avdelning för ankommande brev. Vid avdelningen för avgående brev utövas förmanskapet närmast under överpostmästaren av en tjänsteman i kontrollörs grad.

Den nye förste kontrollören skulle i första hand ha till åliggande att biträda överpostmästaren med handläggningen av ärenden rörande förvaltningen av det underlydande området, varjämte han skulle närmast under överpostmästaren tjänstgöra såsom föreståndare för avgående avdelningen och paketexpeditionen. Vid bifall till förslaget skulle den å avgående avdelningen för närvarande anställde personalkontrollören indragas, varför anställandet av ytterligare en förste kontrollör vid postkontoret icke skulle innebära någon ökning i numerären av den personal, som för närvarande anlitas vid postkontoret.

Generalpoststyrelsen hemställer alltså, att för postkontoret Stockholm 1 måtte inrättas ytterligare en befattning i förste kontrollörs grad.

Allmänna lönenämnden framhåller, att det på grund av kontorets storlek och därvid förekommande arbetsuppgifters omfattning synes befogat, att såsom föreståndare även för avgående avdelningen och paketexpeditionen avses en befattningshavare av förste kontrollörs grad. Med hänsyn härtill och

då generalpoststyrelsens föreliggande förslag torde vara ägnat att åstadkomma en ändamålsenligare organisation av arbetsförhållandena vid ifrågavarande postkontor, har lönenämnden för sin del icke funnit anledning till erinran mot den gjorda framställningen.

Departements-
chefen.

Generalpoststyrelsens förevarande förslag har icke givit mig anledning till erinran. Jag tillstyrker alltså, att den av styrelsen föreslagna förste kontrollörsbefattningen inrättas.

Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut om indragning av en kontrollörsbefattning.

Övriga av generalpoststyrelsen framställda förslag. Utöver de förslag, för vilka jag i det föregående redogjort, har *generalpoststyrelsen* hemställt om uppflyttning å ombudsmansexpeditionen av en notarie i A 21 till sekreterare i A 24 och av föreståndaren för medelsrevisionen från förste kontrollör i A 22 till förste revisor i A 24 samt om inrättande å andra byrån av en förste byråingenjörsbefattning i A 27.

Allmänna lönenämnden har tillstyrkt generalpoststyrelsens förevarande förslag samt därvid ifrågasatt, om icke förste revisorsbefattningen, då dylik befattning icke finnes vid postverket, lämpligen kunde givas benämningen överkontrollör.

Departements-
chefen.

I tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande ha såväl förste revisor som förste byråingenjör upptagits vid postverket i de av generalpoststyrelsen angivna lönegraderna. Vid sådant förhållande och då jag icke är beredd att tillstyrka det avsteg från de sakkunnigas förslag, som utnyttjandet av benämningen överkontrollör för den föreslagna förste revisorn skulle innebära, anser jag mig i anslutning till vad jag inledningsvis anfört böra förorda, att ifrågavarande förslag upptagas till prövning i samband med tjänsteförteckningssakkunnigas betänkande i övrigt.

Den av styrelsen föreslagna uppflyttningen av en notarie å ombudsmansexpeditionen är jag ej heller beredd att tillstyrka.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle antalet förste kontrollörstjänster (A 22) ökas från 15 till 16 och antalet revisorstjänster (A 21) från 5 till 6. Därjämte torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut om indragning av 1 kontrollörsbefattning (A 20).

Telegrafverket.

Fråga om en ny byrådirektörsbefattning å linjebyrån. I skrivelse den 22 december 1939 har *telegrafstyrelsen* hemställt om inrättande å linjebyrån av en byrådirektörsbefattning i A 28. Till stöd för förslaget anför styrelsen följande.

Ju större arbetarpersonalen är inom ett företag, där tekniskt-praktiskt arbete utföres, desto viktigare är det, att arbetena bli väl förplanerade och sedermera utförda efter rationella metoder, att materiel och verktyg bli föremål för ständig granskning enligt utvecklingens krav, att ackordsättningen sker på riktiga grunder och att ackordspriserna bli vederbörligen ändrade efter arbetsmetoderna, att arbetarskydds- och andra sociala frågor bli noggrant behandlade och lösta, allt i avsikt att dels ekonomisera arbetet och dels vinna arbetsordning och arbetstrenad för personalen. Telegrafverkets arbetarpersonal inom linjeavdelningen har under senare år vuxit så starkt, att behandlingen av de problem, som här berörts, icke kunnat hålla fullt jämna steg med arbetets tekniska och kvantitativa utveckling. Den högre arbetsledande personalen har under denna utvecklingstid tvingats att huvudsakligen ägna sig åt de löpande arbetsuppgifterna och därigenom icke hunnit bringa de problem av nämnda art, som den starka utvecklingen fört med sig, till fullständig lösning. Det är därför nu av nöden, att dessa frågor upptagas till en mer ingående behandling och ägnas ett ökat intresse för framtiden. Härigenom komma otvivelaktigt anläggnings- och underhållskostnaderna vid telegrafverket att förbilligas samtidigt som de anställda beredas större trygghet och trenad i arbetet.

Liksom inom annan industriell verksamhet synes det därvid även vid telegrafverket lämpligt att förlägga ledningen av dessa frågor lösning till ett centralt organ. Styrelsen avser sålunda, att det förenämnda arbetet skulle utföras inom styrelsens linjebyrå, där en särskild tjänsteman skulle givas uppdraget att handlägga hithörande frågor.

Med hänsyn till mängden och vikten av de göromål, varom fråga är, samt de stora krav, som i skilda avseenden måste ställas på tjänstemannen ifråga, finner styrelsen nödvändigt, att han erhåller byrådirektörs tjänsteställning.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 31 januari 1940 framhållit, att nämnden i likhet med telegrafstyrelsen anser, att all uppmärksamhet bör ägnas de av styrelsen berörda spörsmålen. Med hänsyn till dessas betydelse för verkets driftsekonomi finner lönenämnden även vissa skäl tala för, att handläggningen av nämnda frågor centraliseras till en särskild befattningshavare. Inför ovissheten om utvecklingen av telegrafverkets arbetsuppgifter under nu rådande särskilda förhållanden synes lönenämnden emellertid försiktigheten bjuda, att med inrättandet av den ifrågasatta befattningen får tillvidare anstå. Lönenämnden finner sig sålunda icke kunna tillstyrka telegrafstyrelsens hemställan.

Telegrafstyrelsens ifrågavarande förslag är, såsom styrelsen framhåller, betingat av såväl angelägenheten av att ekonomisera det tekniskt-praktiska arbetet inom verket som ock av en strävan efter arbetsordning och arbetstrenad för personalen. Enligt styrelsens uppfattning bör handläggningen av de frågor, som i samband med och efter en dylik rationaliserings genomförande uppstå, förläggas till ett centralt organ. För tillgodoseende av detta syftemål skulle å linjebyrån inrättas en ordinarie byrådirektörsbefattning i 28 lönegraden.

För egen del vill jag uttala min anslutning till det försök till rationalisering å ifrågavarande område, som styrelsens förslag innebär. Jag anser därför,

*Departement-
chefen.*

att arbetet därmed bör fullföljas, icke minst med hänsyn till sannolikheten av att därigenom skulle kunna åstadkommas ett förbilligande av telegrafverkets anläggnings- och underhållsarbeten samtidigt som de anställda skulle beredas större trygghet och trevnad i arbetet. Härav följer emellertid icke, att jag är beredd att nu förorda styrelsens förslag om inrättande av en ordinarie byrådirektörstjänst.

Enligt vad jag inhämtat har styrelsen redan vidtagit åtgärder för den av styrelsen angivna organisationens genomförande samt därvid uppdragit åt en ordinarie förste linjeingenjör att från och med den 1 juli 1939 bestrida göromål, som eljest ankomma på byrådirektör. På samma gång jag understryker ändamålsenligheten av den av styrelsen sålunda vidtagna åtgärden, vill jag ifrågasätta, om anledning förefinnes att i det skede, vari den nya organisationen sålunda befinner sig, inrätta en ordinarie befattning för här ifrågasattvarande arbetsuppgifter. I likhet med allmänna lönenämnden finner jag mig i stället böra förorda att med inrättandet av den föreslagna ordinarie byrådirektörsbefattningen tillsvidare må anstå.

En ny byråingenjörstjänst å radiobyrån. I skrivelse den 22 oktober 1938 hemställde *telegrafstyrelsen* om inrättandet av en ny byråingenjörstjänst i A 26 såsom förstärkning av ingenjörspersonalen å radiobyrån. Styrelsen anförde därvid följande.

Omfattningen av styrelsens radiobyrås verksamhet befinner sig allttjämt i oavbruten ökning.

De nya rundradiostationerna, som skola bereda lyssnarna bättre mottagningmöjligheter, måste med hänsyn till såväl lokala störningar som interferens med i våglängd närliggande stationer byggas för största tillåtna effekt. Stationerna i Motala och Hörby ha sålunda utbyggts till hög effekt och en ny stor station har uppförts i Luleå. För närvarande pågår i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande arbetet för uppförandet av den stora rundradiostationen i Dalarna. Planering för vidare arbeten härutinnan förestå.

Övertagandet och därmed ombyggnaden av de privata rundradiostationerna skall fortsättas och för detta ändamål pågå förberedande arbeten för övertagandet av ytterligare två dylika stationer.

Arbetet med ombyggnad och modernisering av kustradiostationerna, markstationerna och de fasta radiostationerna måste fortsättas. Sedan kuststationen i Stavsnäs, vilken ersatt Vaxholms kuststation, samt Enköpings mottagarstation, avsedd för kommersiell radiotrafik med utlandet, färdigställts, ha utredningsarbeten påbörjats rörande uppförandet av en ny, synnerligen omfattande radiostationsanläggning på västkusten, avsedd att ersätta den föråldrade kustradiostationen vid Nya Varvet samt den provisoriska markradiostationen i Torslanda. Västkuststationen kommer att omfatta minst åtta radiosändare för såväl telegrafi som telefoni å lång- och kortvåg samt en mottagarstation likaledes för såväl telegrafi som telefoni.

Genom beslut den 8 april 1938 har Kungl. Maj:t bemyndigat telegrafstyrelsen att verkställa erforderliga försök och utredningar rörande högfrekvent trådradiodistribution samt att för ändamålet taga i anspråk ett belopp av högst 150,000 kronor. För trådradionätet, vars påbörjande härigenom möjliggjorts, kräves ingenjörspersonal i betydande omfattning.

Radioteknikens snabbt pågående utveckling visar även i övrigt ingen tendens till avmattning.

Styrelsen anser därför nödvändigt, att en förstärkning sker av ingenjörspersonalen å styrelsens radiobyrå genom inrättandet av en byråingenjörstjänst i 26 lönegraden.

I sin förevarande skrivelse har telegrafstyrelsen förnyat ifrågavarande förslag samt därvid framhållit, att styrelsen anser, att ytterligare uppskov med inrättandet av den föreslagna byråingenjörsbefattningen, vilken skulle fylla ett nödvändigt behov, icke bör äga rum.

Allmänna lönenämnden har erinrat, att kommunikationsverkens lönenämnd, då den föreslagna förstärkningen av arbetskrafterna å radiobyrå syntes betingad av radioväsendets fortgående starka utveckling, för sin del icke haft något att erinra mot inrättandet av den ifrågasatta byråingenjörstjänsten. Vad kommunikationsverkens lönenämnd sålunda uttalat, finner sig allmänna lönenämnden kunna biträda.

Den ytterligare erfarenhet rörande utvecklingen av radioväsendet, som vunnits efter det telegrafstyrelsens ifrågavarande förslag först framfördes, synes mig giva stöd åt kravet på en förstärkning av arbetskrafterna å radiobyrå. Jag tillstyrker därför i likhet med lönenämnderna, att en ny byråingenjörsbefattning i A 26 inrättas å byrå.

Departement-
chefen.

En ny linjeingenjörstjänst. Ifrågavarande befattning är avsedd för den tjänsteman, som har sig anförtrodd den tekniska ledningen av anläggnings- och underhållsarbeten vid tredje linjedistriktets automatiska telefonanläggningar. I sin förenämnda skrivelse den 22 oktober 1938 har *telegrafstyrelsen* till stöd för då framfört förslag om befattningens inrättande anfört följande.

Inom tredje linjedistriktet finnas 13 i drift tagna och 33 under byggnad varande automatiska landsväxlar, medan antalet installerade automatiska abonnentväxlar uppgå till 28 och antalet därutöver beställda dylika växlar till 18. Därjämte har under år 1938 telefonstationen i Örebro omlagts till automatisk växling, och arbeten pågå för automatisering av telefonstationerna i Norrköping, Södertälje och Tranås. Genom denna automatisering har inom tredje linjedistriktet uppstått ett numera oavvisligt behov att för den tekniska ledningen av de nya stationernas uppförande och underhåll kunna disponera en i hithörande frågor kunnig tjänsteman med högre teknisk utbildning, vilken under linjedirektören kan handlägga ärendena rörande såväl städernas som landsbygdens automatiska telefonanläggningar. Styrelsen tillåter sig erinra om att en motsvarande befattning som den nu ifrågasatta inrättats år 1936 å första, år 1937 å andra och år 1938 å femte linjedistriktet.

I sin nu förevarande framställning anför styrelsen, att de skäl, som styrelsen i sin förenämnda skrivelse åberopat till stöd för inrättandet av ifrågavarande linjeingenjörstjänst, ytterligare vunnit i styrka. Sålunda har antalet i drift varande automatiska landsväxlar under mellantiden vuxit från 13 till 37, varjämte för närvarande ytterligare 15 äro beordrade. Antalet i drift

tagna automatiska abonnentväxlar har samtidigt ökat från 28 till 35 och antalet därutöver beställda från 18 till 29. I slutet av maj 1939 öppnades den automatiska telefonstationen i Tranås, varjämte automatiseringen av Norrköping fullbordats och därvarande automatstation tagits i bruk.

Allmänna lönenämnden har efter att hava erinrat, att kommunikationsverkens lönenämnd tillstyrkt inrättandet av en linjeingenjörstjänst för tredje linjedistriktet i enlighet med telegrafstyrelsens förslag, förklarat sig jämväl vilja tillstyrka förslaget ifråga.

Departement-
chefen.

Med anledning av den fortgående utvecklingen av telefonväsendets automatisering ha linjeingenjörsbefattningar inrättats vid första, andra och femte linjedistriktet för handläggning under vederbörande linjegendirektör av ärenden rörande automatiska telefonanläggningar. Jämväl vid tredje linjedistriktet synes mig automatiseringen ha nått en sådan omfattning, att inrättandet av en dylik befattning får anses motiverat. Jag anser mig därför böra tillstyrka telegrafstyrelsens ifrågavarande förslag.

Övriga av telegrafstyrelsen framställda förslag. Utöver de förslag, som jag i det föregående behandlat, har *telegrafstyrelsen* gjort framställning om ytterligare en del befattningar m. m. Sålunda har styrelsen hemställt om 1) uppflyttning av föreståndaren för Örebro linjesektion från linjeingenjör i A 26 till förste linjeingenjör i A 27, 2) uppflyttning å linjebyrån av en avdelningsingenjör i A 22 till byråingenjör i A 26, 3) uppflyttning å radio-byråns telegrafavdelning av en sekreterare i A 24 till byråingenjör i A 26, 4) inrättande vid fjärde linjedistriktet av en linjeingenjörstjänst i A 26, 5) uppflyttning å linjebyråns tekniska avdelning av en överkontrollör i A 24 till trafikinspektör i A 26, 6) uppflyttning å förrådsbyrån av en notarie i A 21 till sekreterare i A 24, 7) uppflyttning å revisionen av en förste kontrollör i A 22 till överkontrollör i A 24, 8) uppflyttning å kabelkontoret av en ingenjörsassistent i A 20 till avdelningsingenjör i A 22 samt 9) uppflyttning av två kontrollörer i A 20 till förste kontrollörer i A 22.

Allmänna lönenämnden har avstyrkt förslagen under 3), 6) och 9).

Beträffande förslaget under 2) erinrar lönenämnden om kommunikationsverkens lönenämnds uttalande i utlåtande den 6 december 1938, därvid sistnämnda lönenämnd bland annat framhållit, att ifrågavarande avdelningsingenjörsbefattning vore av den art, att densamma vid eventuell uppflyttning närmast borde ifrågakomma till inplacering i 24 lönegraden, därest ingenjörsbefattning i denna lönegrad funnits upptagen i tjänsteförteckningen under telegrafverket. Då frågan om upptagande i tjänsteförteckningen av en ingenjörsbefattning i nämnda lönegrad förutsattes komma under behandling i samband med den då pågående omprövningen av lönegradsplaceringen för befattningshavare vid statens affärsdrivande verk, förordade sagda lönenämnd uppskov med inrättandet av den föreslagna befattningen i avvaktan

på resultatet av nämnda omprövning. För egen del framhåller allmänna lönenämnden, att den av kommunikationsverkens lönenämnd sålunda berörda frågan numera prövats av tjänsteförteckningssakkunniga, vilka förordat upptagande i tjänsteförteckningen av ingenjörsbefattning i 24 lönegraden, dock endast för statens järnvägar och statens vattenfallsverk. Även om allmänna lönenämnden med hänsyn till kommunikationsverkens lönenämnds uttalande om lönegradsplaceringen av ifrågavarande befattning ställer sig tveksam till förslaget om befattningens placering i 26 lönegraden, vill lönenämnden likväl, då tjänsteförteckningssakkunniga icke funnit sig böra upptaga ingenjörsbefattning i 24 lönegraden för telegrafverket, icke motsätta sig telegrafstyrelsens nu föreliggande förslag.

I övrigt ha styrelsens förslag icke föranlett någon erinran från allmänna lönenämndens sida.

Såsom allmänna lönenämnden erinrar, ha tjänsteförteckningssakkunniga föreslagit införande av ingenjörsbefattningar i 24 lönegraden vid statens järnvägar och statens vattenfallsverk. Beträffande telegrafverket framhålla de sakkunniga, att förslag om införande av befattningen ingenjör i nämnda lönegrad framförts från personalhåll. Då emellertid telegrafstyrelsen vid överläggningar med de sakkunniga givit uttryck för att styrelsen ej önskade, att en dylik åtgärd vidtoges, ha de sakkunniga icke ansett sig böra framställa något förslag i ämnet.

Av allmänna lönenämndens utlåtande framgår, att lönenämnden ställer sig tveksam till den föreslagna uppflyttningen av en avdelningsingenjör å linjebyrå till byråingenjör i 26 lönegraden samt att denna tveksamhet föranledes av att 24 lönegraden skulle bättre svara emot de med befattningen förenade arbetsuppgifterna. Enligt min mening bör den omständigheten, att tjänsteförteckningssakkunniga på nyss anförda skäl icke framlagt förslag om införande av befattningen ingenjör i 24 lönegraden vid telegrafverket icke leda till att den befattning, varom nu är fråga, uppflyttas till 26 lönegraden. Vid nu angivna förhållanden anser jag lämpligast, att med prövningen av ifrågavarande befattningshavares löneställning må tills vidare anstå.

Telegrafstyrelsen har vidare föreslagit uppflyttning av en förste kontrollör å revisionen från A 22 till överkontrollör i A 24. Av skäl, som jag angivit vid behandlingen av motsvarande förslag beträffande postverket, anser jag mig icke böra förorda, att uppflyttningen nu kommer till stånd.

Styrelsens övriga här berörda förslag är jag ej heller beredd att tillstyrka.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle antalet byråingenjörstjänster (A 26) ökas från 6 till 7 och antalet linjeingenjörstjänster (A 26) från 33 till 34.

*Departements-
chefen.*

Statens järnvägar.

Fråga om tillsättande av den vakanta överdirektörsbefattningen. I skrivelse den 25 september 1931 liksom senare i skrivelse den 4 oktober 1937 har järnvägsstyrelsen ifrågasatt indragning av befattningen såsom överdirektör och souschef vid statens järnvägar på grund av att tjänsten, sådant arbetsläget inom styrelsen tedde sig då, icke vidare kunde anses oundgängligen nödvändig. Förslaget vann icke statsmakternas bifall. Däremot förordnades, att befattningen skulle tillsvidare hållas vakant.

I skrivelse den 22 december 1939 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att ifrågavarande befattning måtte ändras till en överdirektörsbefattning och i samband därmed besättas med ordinarie innehavare. Styrelsen anför därvid följande.

Under de år, befattningen såsom överdirektör och souschef hållits vakant, har det varit möjligt för generaldirektören att förutom det direkta ansvaret för verkets ledning påtaga sig den betydande arbetsbördan att själv pröva och avgöra den mångfald ärenden, beträffande vilka beslut av verkschefen kräves, utan att det denne åvilande allmänna övervakandet av statens järnvägars vidsträckta och mångskiftande verksamhetsområde likväl behövt åsidosättas. Emellertid har ju samma tid kännetecknats av en tidigare okänd föränderlighet och instabilitet inom alla samfärdselns grenar, och därmed har, av allt att döma, nu inletts ett nytt tidsskede, varunder man för statens järnvägars del redan kunnat konstatera och jämväl för framtiden har att räkna med en markerad tendens till ökning såväl beträffande ärendens antal och mångfalden av nya frågor som vad gäller de träffade avgörandenas räckvidd och samhällseliga betydelse. Härvid må särskilt erinras om det komplex av nya uppgifter, som statens järnvägars ledning och i första hand givetvis verkschefen ställts inför genom statsmakternas beslut att efter hand i statens ägo överföra de enskilda järnvägarna, varigenom järnvägsstyrelsens förvaltningsområde successivt utökas till att omfatta praktiskt taget hela det svenska järnvägsnätet.

Det gäller därvid en mångfald av frågor berörande bland annat organisation, driftsformer och framtida teknisk utrustning, och det ligger i sakens natur, att många av dessa frågor kunna komma att påkalla verkschefens särskilda uppmärksamhet antingen med hänsyn till vanskligheten att träffa ett val eller i betraktande av de vittnående konsekvenser, som följa med ett ställningstagande i princip. Att beakta i detta sammanhang är också det delvis redan fullbordade, delvis fortskridande utbyggandet av ett järnvägsförbindelserna kompletterande och med järnvägarna i driftsgemenskap stående billinjssystem.

Den med de nyförvärvade järnvägs- och billinjernas införlivande följande ökningen i personalnumerären och omsorgen om denna personal medför problem, som ofta äro av stor ekonomisk betydelse och därtill av ömtålig art. En ständig anpassning av statsbanornas tjänster efter de ändrade förhållandena på den allmänna transportmarknaden måste äga rum, samtidigt som dessa förhållanden alltjämt framtvinga åtgärder för driftens rationalisering.

I betraktande av de anförda omständigheterna anser styrelsen det icke vara lämpligt eller försvarligt att längre hålla frågan om verkschefens ställföre-

trädare och närmaste medhjälpare svävande, utan föreslår styrelsen, att denna fråga nu upptages till prövning och avgörande.

Styrelsen erinrar, att styrelsen i sin förenämnda skrivelse den 25 september 1931 bland annat hemställde om inrättande av en drifttjänstbyrå, till vilken från de dåvarande ban-, maskin- och trafikbyråerna skulle överföras ärenden om drifttjänstens ordnande genom reglementen och andra föreskrifter ävensom ärendena om den för driften behövliga personalens anställning, befordran och numerär samt de bland annat därav beroende driftkostnadsstaternas beredning och övervakande. Styrelsen hemställde tillika, att chefen för denna byrå skulle tillsättas på förordnande och benämnas driftdirektör med ett arvode, som motsvarade det för överdirektören gällande. Avsikten var, att den sålunda föreslagna driftdirektören skulle vara generaldirektörens ställföreträdare. I sitt utlåtande över detta styrelsens förslag anförde kommunikationsverkens lönenämnd, att den funne den föreslagna anordningen med inrättande av en drifttjänstbyrå vara ägnad att medföra avsevärda fördelar. Beträffande den föreslagna driftdirektörens tjänste- och löneställning uttalade nämnden, att det rent organisatoriskt sett skulle vara naturligare att tillsvidare bibehålla överdirektörsbefattningen med upphävande av den med befattningen förenade ställningen såsom souschef men med skyldighet för innehavaren att vara chef för drifttjänstbyrån och föredragande i styrelsen av de till nämnda byrå hörande ärendena samt tillika fungera såsom generaldirektörens ställföreträdare. Den nya organisationen med bland annat en drifttjänstbyrå trädde i kraft den 1 juli 1932, men förslagen beträffande chefskapet för denna byrå vunno icke statsmakternas bifall.

Styrelsen anför därefter följande.

Det huvudsyftemål, som måste sökas tillgodosett vid en lösning av föreliggande fråga, torde obestriddligen vara, att verkschefen vid sin sida skall äga en närmaste medhjälpare, som är så insatt i alla verksledningen berörande viktiga frågor, att han kan träda in i generaldirektörens ställe vid tillfällen, då denne har förhinder, och åt vilken generaldirektören vid behov kan anförtro avgörandet i fråga om vissa ärendegrupper. Detta mål kan enligt styrelsens uppfattning bäst vinnas på så sätt, att den vakanta överdirektörsbefattningen nu tillsättes.

Järnvägsstyrelsen har emellertid redan vid tidigare tillfällen uttalat och är alltjämt av den uppfattningen, att en överdirektörs- och souschefsbefattning med de funktioner för innehavaren, som framgå av nu gällande instruktion, d. v. s. utan närmare anknytning till något bestämt tjänsteområde, ej är lämplig. Såsom motiv för denna styrelsens mening har bland annat framhållits, att det vore omöjligt därvid undvika uppkomsten av en icke önskvärd instansbildning, vilken skulle dels verka tyngande i förvaltningsarbetet, dels kunna medföra, att en del för verkets ledning betydelsefulla frågor komme att undandragas verkschefens uppmärksamhet. Än större betydelse torde emellertid böra tillmätas omständigheten, att ett återupplivande av överdirektörsbefattningen med sagda arbetsuppgifter skulle innebära en markerad och enligt styrelsens mening ej motiverad brytning med den faktiska organisationsordning, som nu under nära ett årtionde utbildat sig inom järnvägsstyrelsen. Innebörden av denna ordning kan i korthet sägas vara, att en av styrelsens byråer, drifttjänstbyrån, utan att

formellt eller organisatoriskt ha någon särställning gentemot de övriga dock kommit att — såsom styrelsen vid avgivandet av sitt förslag om inrättande av denna byrå förutsett — allt mer bliva så att säga en knutpunkt och en närmaste föreningslänk mellan styrelsen och linjeförvaltningarna ävensom mellan dessa senare inbördes. Med de arbetsuppgifter, som pålagts drifttjänstbyrån, har också dess chef med nödvändighet måst ej blott handlägga driftsavdelningens mångskiftande och betydelsefulla problem utan även samrådsvis taga ställning till de viktigare ärenden, som falla under annan byrås föredragning men jämväl nära beröra driften, vilket förhållande givetvis ofta inträffar. Detta drifttjänstbyråchefens deltagande i alla områden av statsbaneförvaltningen avseende ärenden av principiell betydelse eller i övrigt av större vikt, har under de år, som byrån funnits till, blivit en regel med allt färre undantag.

Med denna ordning har det också så småningom kommit att framstå som naturligt och givet, att vid generaldirektörens bortovaro chefen för drifttjänstbyrån bör fungera som hans ställföreträdare, samtidigt som nämnde byråchefers möjligheter till ett effektivt fyllande av denna funktion successivt blivit allt större. Vad styrelsen nu åsyftar är att ernå en anpassning av instruktionen och de formellt organisatoriska bestämmelserna i övrigt efter de faktiska arbetsformer, vilka sålunda i praktiken utbildats. Enligt styrelsens mening bör sålunda åt chefen för drifttjänstbyrån givas ställningen såsom verkschefens närmaste medhjälpare och ställföreträdare, varmed skulle förenas rätten att efter generaldirektörens uppdrag avgöra vissa ärendegrupper, då så för lättande av verkschefens arbetsbörda kan finnas av behovet påkallat. Då alltså här ej är fråga om endast ett sådant ställföreträdarskap, som förefinnes i vissa verk, där åt viss styrelseledamot uppdragits att mot särskild ersättning vara verkschefens ställföreträdare, bör i nu föreliggande fall överdirektörsformen vara den riktiga.

Med stöd av det anförda hemställer styrelsen, att överdirektörsbefattningen nu måtte tillsättas med upphävande av den med befattningen förenade ställningen såsom souschef men med uppgift för innehavaren att vara chef för drifttjänstbyrån och därmed föredragande i styrelsen av de till nämnda byrå hörande ärenden samt tillika fungera såsom generaldirektörens ställföreträdare.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 13 januari 1940 tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

*Departements-
chefen.*

Under loppet av det senaste årtiondet har drifttjänstbyrån kommit att alltmer intaga en särställning bland järnvägsstyrelsens byråer. Denna särställning yttrar sig framförallt däri, att drifttjänstbyrån, såsom järnvägsstyrelsen uttrycker förhållandet, blivit en föreningslänk mellan styrelsen och linjeförvaltningarna samt mellan linjeförvaltningarna inbördes. Då drifttjänstbyråns chef i lönehänseende alltjämt intager samma ställning som övriga byråchefer i järnvägsstyrelsen, synes mig styrelsens förslag beträffande överdirektörsbefattningen i första hand böra uppfattas såsom uttryck för styrelsens önskan att ifråga om löneställningen för drifttjänstbyråns chef taga konsekvenserna av nyss angivna utveckling.

För egen del vill jag ingalunda bestrida, att den nuvarande löneplaceringen

av drifttjänstbyråns chef är mindre tillfredsställande. I det läge, vari frågan om löneställningen för byråchefer överhuvud taget befinner sig, kan jag dock icke undgå att hysa viss tvekan rörande lämpligheten av en fristående lösning av ifrågavarande spörsmål. Jag vill erinra, att den pågående utredningen rörande revision av tjänsteförteckningen för allmänna civilförvaltningen omfattar frågan om inplacering i löneskalan av byråchefer vid såväl affärsverken som allmänna civilförvaltningen. Enligt min mening synas övervägande skäl tala för ett uppskov med den slutliga prövningen av järnvägsstyrelsens förevarande förslag, intill dess nämnda utredning slutförts.

Mot vad jag sålunda anfört kan visserligen göras gällande, att styrelsens förslag är av övervägande organisatorisk art, påkallat av redan konstaterad och ytterligare motsedd ökning av betydelsefulla arbetsuppgifter. Styrelsen hänvisar härutinnan särskilt till statsmakternas beslut om överförande i statens ägo av enskilda järnvägar. Bortsett från att utvecklingen i sist berörda hänseende i första hand blir beroende på den takt, i vilken förstatligandet kommer att ske, synes mig någon anledning knappast föreligga att för närvarande förvänta sådana förändringar beträffande arbetsuppgifterna, att den nuvarande organisationen icke utan allvarliga olägenheter skulle kunna bestå under den av allt att döma relativt korta tid, som kräves för avslutandet av nyssnämnda utredning.

Fråga om en ny distriktschefsbefattning. Den 29 april 1938 har Kungl. Maj:t bemyndigat järnvägsstyrelsen att uppdraga åt lämplig tjänsteman att handhava de arbetsuppgifter, som bleve förbundna med förvaltningen av de olika järnvägsbolag, i vilka staten jämlikt beslut av 1938 års riksdag förvärvat aktiemajoriteten. Samtidigt förordnade Kungl. Maj:t, att den tjänsteman, som erhöle sådant uppdrag, skulle åtnjuta särskild ersättning till sådant belopp, att detta tillsammans med honom å egen befattning tillkommande lön motsvarade till distriktschef utgående avlöning.

I sin förenämnda framställning har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att en ny distriktschefsbefattning måtte inrättas vid statens järnvägar. Styrelsen har därvid anfört följande.

Sedan 1939 års riksdag uttalat sig för ett allmänt förstatligande av landets enskilda järnvägar och därvid bland annat framhållit önskvärdheten av att statsförvärven ske i den direkta form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebär, och ej allenast genom förvärv av aktier, är det järnvägsstyrelsens avsikt att träffa preliminära avtal om helt införlivande med statens järnvägar av samtliga till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna. Frågan härom torde kunna föreläggas 1940 års riksdag. Vid statsmakternas bifall till det förslag i ämnet, som kommer att framläggas, skulle de statliga järnvägsbolagen komma att upphöra. De järnvägar, som för närvarande tillhöra och trafikeras av dessa bolag omfatta en sammanlagd längd av c:a 600 km. Förhandlingar hava vidare inletts med ett antal andra enskilda järnvägar av olika storleksordning om överlåtelse till staten av respektive järnvägsföretag. Sådan överlåtelse kan ock väntas komma till stånd i flera fall, varför en avsevärd utökning av statsbanenätet är att påräkna redan under nästa budgetår.

Under de senare åren hava flera enskilda järnvägar införlivats med statens järnvägar utan utökning av distriktsorganisationen. Ett ytterligare inlemmande med statens järnvägar av enskilda järnvägar med bibehållet antal distrikt låter sig enligt järnvägsstyrelsens mening icke göra med hänsyn därtill, att de olika distrikten redan nu hava en sådan omfattning, att den på distriktschefen vilande arbetsbördan icke utan men kan ytterligare ökas.

Järnvägsstyrelsen har i sin den 18 januari 1934 avlämnade utredning rörande förvaltningen av ett sammanslaget normalspårsnät räknat med utökning av distriktens antal från 5 till 8. 1936 års järnvägskommitté har dock för sin del ifrågasatt en utökning av antalet distrikt till endast 7 att gälla jämväl vid införlivandet av smalspårsbanorna. Järnvägsstyrelsen, som närmare undersökt detta spörsmål, kan icke finna det tillrädligt att frångå det ursprungligen beräknade antalet distrikt, utan styrelsen finner det nödvändigt att för erhållande av nödig effektivitet i distriktsledningen alltjämt räkna med 8 distrikt, inom vilka det dock torde bliva möjligt att rymma jämväl de olika smalspårsnäten.

Det fortgående förstatligandet skulle sålunda under de närmaste åren kräva nybildning av tre distrikt. Ett av dessa bör organiseras redan från och med den 1 juli 1940. Storleken av detta distrikt, dess utsträckning och lämplig huvudort för detsamma kan icke för närvarande bestämmas, utan detta torde få bliva beroende av utgången av de förhandlingar om statsförvärv av olika järnvägar, som inletts. Möjligt är, att det nybildade distriktet icke omedelbart kan erhålla den slutligt avsedda omfattningen, men denna omständighet bör enligt styrelsens åsikt icke hindra inrättandet av det nya distriktet redan från nyssnämnda tidpunkt. Det synes tvärtom kunna vara till fördel att efter påbörjad sådan nybildning av distrikt, som här avses, låta ett vart nytt distrikt successivt utökas genom tillförsel av banor och linjesträckningar, efter hand som dessa förvärvas. Chefen för ett sådant nybildat distrikt kommer nämligen att ställas inför synnerligen betydelsefulla och i många fall svårbemästrade problem av såväl organisatorisk som teknisk art, vilkas rationella lösning i hög grad underlättas genom antydda successiva utbyggnad av distriktsorganisationen.

Allmänna lönenämnden har, utan att närmare vilja ingå på frågan om det antal distrikt, som kan finnas erforderligt vid i full utsträckning genomfört förstatligande av de enskilda järnvägarna och efter inhämtandet av närmare upplysningar angående den nu föreslagna distriktschefsbeftattningens preliminärt förutsatta verksamhetsområde, ansett sig kunna på av styrelsen anförda skäl tillstyrka det föreliggande förslaget.

Lönenämndens ordförande, generaldirektören Stridsberg, har med instämmande av ledamoten, riksdagsmannen Magnusson, avgivit särskilt yttrande samt därvid anfört bland annat följande.

Frågan om den distriktsindelning, som bör tillämpas efter ett förstatligande av de enskilda järnvägarna, bör enligt min mening prövas i ett sammanhang. Härvid bör klarläggas, i vad mån de nuvarande distriktskanslierna genom personalförstärkning — exempelvis genom en särskild tjänsteman för fullgörande av viss del av distriktschefens allmänna inspektionsverksamhet och tjänstgöring som distriktschefens ställföreträdare — kunna övertaga vidgade områden av järnvägsnätet. Även organisationen i övrigt av distriktskanslierna synes böra tagas under omprövning, innan man går in för inrättande av ytterligare distriktschefstjänster. Jag anser fördenskull, att lönenämnden i frågans nuvarande läge bort avstyrka den nu begärda distriktschefsbeftattningen.

Slutligen har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 6 mars 1940 inkommit med förslag rörande inrättande av ett nytt distrikt.

De skäl, som anförts i förenämnda vid lönenämndens utlåtande fogade särskilda yttrande, synas mig övertygande. Jag anser mig därför icke för närvarande böra förorda någon ökning av antalet distriktschefsbefattningar. I den mån förvärvade enskilda järnvägar icke lämpligen kunna infogas i den nuvarande distriktsorganisationen, torde frågan om deras förvaltning böra tillsvidare ordnas provisoriskt.

*Departements-
chefen.*

En ny förste baningenjörsbefattning. Till stöd för inrättandet av en ny förste baningenjörsbefattning i A 27 har *järnvägsstyrelsen* anfört följande.

Före år 1927 var sträckan Älvsjö—Stockholm—Krylbo uppdelad i två bansektioner, varav den ena omfattade Stockholmsstationerna jämte linjen Älvsjö—Ulriksdal, samt den andra linjen Ulriksdal—Krylbo. Nämnda år sammanslogos emellertid dessa båda sektioner till en, benämnd 1 bansektion, vars längd blev c:a 175 km. Sedermera hava i samband med förstatligandet år 1933 av Uppsala—Gävle järnväg och år 1937 av Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköpings järnvägar samtliga dessa banor, vilkas sammanlagda längd är 294 km, tillförts nämnda bansektion.

På grund av denna högst avsevärda förlängning av ifrågavarande sektion framstod det såsom ofrånkomligt att i möjligaste mån åvågabrinda lättnad i sektionsföreståndarens arbetsbörda. För att tills vidare undvika inrättandet av en ny bansektion tillgreps utvägen att förskjuta gränsen i söder emot 4 bansektionen från Västberga (norr om Älvsjö) till den punkt i Stockholm, där statens järnvägar korsas av S:t Eriksbron. Stockholms centralstation och Stockholms södra m. m. överflyttades sålunda under år 1937 från 1 till 4 bansektionen trots de olägenheter, vilka givetvis voro att förutse vid en uppdelning av Stockholmsstationerna på olika bansektioner och oaktat att arbetsbördan även för baningenjören å 4 bansektionen väsentligt ökats år 1931 och 1932 i samband med införlivandet med denna sektion av Norra Södermanlands respektive Mellersta Södermanlands järnvägar (135 km).

Enligt vunna erfarenheter måste emellertid arbetsuppgifterna för sektionsföreståndarna å såväl 1 som 4 bansektionerna numera anses så omfattande och krävande, att dessa båda sektionsföreståndare icke längre kunna belastas med en dylik arbetsbörda. Det må även framhållas, att dubbelspårsbyggnaden Järna—Katrineholm, varest c:a 350 man för närvarande sysselsättas, är direkt underställd baningenjören å 4 bansektionen, vilken omfattar såväl linjen Stockholm—Hallsberg som f. d. Norra och Mellersta Södermanlands järnvägar eller inalles 336 km.

På nu anförda skäl och med hänsyn till dels de arbeten, vilka komma att åvila statens järnvägar i samband med en reglering av Tegelbacken, dels ock ett förstatligande inom de närmaste åren av Nynäsbanan, anser styrelsen, att en särskild bansektion, omfattande samtliga stationer i Stockholm jämte linjen Älvsjö—Ulriksdal, bör bildas och ställas under särskild föreståndare.

Styrelsen anför vidare följande.

Enligt en av 1938 års personalkommission verkställd poängberäkning för siffermässig värdering av nuvarande bansektioners storleksordning och svå-

righetsgrad i ledningshänseende, vilken beräkning hänför sig till treårsperioden 1935—1937, hava 1 och 4 bansektionerna erhållit de högsta poängtalerna, nämligen 3760, respektive 2644 (dubbelspårsarbetena inom 4 bansektionen påbörjades först under oktober 1937). Enligt av styrelsen utförd approximativ beräkning innebär den tilltänkta uppdelningen av dessa två sektioner i tre en minskning av nämnda poängtal till c:a 2700, respektive 1900, och blir motsvarande poängtal för den nya bansektionen c:a 1800. Då lägsta poängtalet för de 14 bansektioner, vilka förestås av förste baningenjör, är 1490 samt högsta poängtalet för de 9 bansektioner, vilka förestås av baningenjör, är 1342, bör en sänkning av löneställningen för någon av sektionsföreståndarna vid 1 och 4 bansektionerna i samband med uppdelningen således icke ifrågakomma. Båda äro förste baningenjörer (27 lönegraden) och samma tjänstställning anses böra tillkomma föreståndaren för den nya Stockholmssektionen.

Såsom framhållits i styrelsens skrivelse den 30 september 1939 med förslag till personalstat vid statens järnvägar för år 1940, beräknas personalbehovet å den nya bansektionen kunna tills vidare fyllas genom överflyttningar av personal i olika grader från nuvarande 1 och 4 bansektionerna, fränsett sektionsföreståndaren och å baningenjörsexpeditionen erforderlig överbanmästare.

Under återopande av det anförda har styrelsen hemställt om inrättandet av en ny förste baningenjörsbefattning för den planerade Stockholmssektionen.

Allmänna lönenämnden har icke haft något att erinra emot styrelsens förslag.

Departement-
chefen.

Vad järnvägsstyrelsen anförst synes mig till fullo motivera att en ny bansektion bildas genom uppdelning av första och fjärde sektionerna. Då styrelsens förslag rörande löneställningen för den nye sektionsföreståndaren ej heller givit mig anledning till erinran, hemställer jag, att en förste baningenjörsbefattning i enlighet med styrelsens förslag upptages i personalförteckningen för statens järnvägar.

Uppflyttning i lönegrad av två byråingenjörer. Ifrågavarande förslag avser avdelningsföreståndare å ban- respektive maskintekniska byråerna.

Å bantekniska byrån äro avdelningsföreståndarna, med undantag av föreståndaren för värme- och sanitetstekniska avdelningen, placerade i A 27 eller högre lönegrad. I sitt förevarande förslag hemställer järnvägsstyrelsen om uppflyttning av sistnämnda föreståndare från byråingenjör i A 26 till förste byråingenjör i A 27. Till stöd för förslaget anför styrelsen följande.

Värme- och sanitetstekniska avdelningen tillkom den 1 januari 1929. Även om förhållandena vid denna tidpunkt icke ansågos motivera en placering av denna avdelnings föreståndare högre än i 26 lönegraden, så har dock utvecklingen under den sedan dess förflutna tiden visat, att avdelningen fått ett alltmera viktigt behov att fylla. Under senare åren hava kraven på förbättring av bostadsstandarden särskilt tagit sikte på införande av värme- och sanitetstekniska anläggningar i bostäderna. Då detta i särskilt hög grad

gjort sig gällande inom statens järnvägars stora bostadsbestånd liksom även inom expeditionslokaler m. m., har avdelningens arbetsbörda successivt ökats och fordringarna på föreståndarens arbete stigit, detta sett ur såväl kvantitativ som kvalitativ synpunkt. Något skäl för att denna avdelnings föreståndare skall vara placerad i lägre lönegrad än övriga specialavdelningars förefinnes därför icke.

Styrelsen framhåller, att följande arbetsuppgifter åvila värme- och sanitetstekniska avdelningen, nämligen:

1. Uppgörandet av ritningar och program för alla värme- och ventilationsanläggningar samt vatten- och avloppsanläggningar med sanitär inredning för statens järnvägars husbyggnader. Till värmeanläggningar hänföres även alla högtrycksångcentraler för olika ändamål, exempelvis för lokstationer och huvudverkstäder m. m.
2. Kontroll över alla under utförande varande anläggningar samt verkställande av slutbesiktning av alla färdigställda anläggningar jämte upprättande av besiktningsprotokoll häröver.
3. Besiktning av alla pannanläggningar för centralvärmeledningar enligt yrkesinspektionens föreskrifter samt upprättande av föreskrivna besiktningsinstrument.
4. Fortlöpande kontroll av bränsleåtgången vid alla statens järnvägars värmeanläggningar i enlighet med av statsmakterna utfärdade direktiv samt i samband härmed instruktion av vederbörande personal beträffande centralvärmeledningars skötsel och eldningens handhavande.

Styrelsen uttalar, att sistnämnda instruktionsarbete blivit av allt större vikt i den mån anbefalld övergång till inhemskt vedbränsle skett och ju mer antalet stationära värmeanläggningar ökats och därigenom även bränsleförbrukningen. Värdet av det under år 1938 vid dylika anläggningar förbrukade och kontrollerade bränslet översteg 1,100,000 kronor.

Till belysande av arbetsmängdens ökning meddelar styrelsen, att under år 1929 utfördes programhandlingar för 72 nyanläggningar med ett beräknat värde av 590,000 kronor, under det att motsvarande siffror för år 1938 utgjorde 280 nyanläggningar med ett beräknat värde av 983,000 kronor. Någon minskning i avdelningens arbetsuppgifter är icke att vänta, bland annat på grund av redan genomförd och förutsebar utökning av statsbanenätet.

Allmänna lönenämnden har icke framställt någon erinran emot styrelsens förslag.

Från och med den 1 september 1939 har från elektrotekniska till maskintekniska byråen överflyttats handläggningen av ärenden angående elektrisk rullande materiel och elektrisk detaljmateriel för annan rullande materiel. Detta innebär att å maskintekniska byråen numera handläggas alla ärenden om förnyelse och nyanskaffning av elektriska lok och motorvagnar, ävensom angående elektrisk utrustning å övrig rullande materiel såsom för elektrisk uppvärmning och belysning m. m., innefattande såväl konstruktioner och leveransbestämmelser som upphandling, kontroll och le-

veransbesiktning. För ifrågavarande ändamål har å byrån samtidigt inrättats en särskild teknisk arbetsavdelning, vilken för närvarande förestås av en från elektrotekniska byrån överflyttad byråingenjör.

Järnvägsstyrelsen hemställer nu om uppflyttning av nämnda byråingenjör till förste byråingenjör. Styrelsen framhåller därvid, att den elektriska rullande materielen undergår en alltjämt fortgående ökning — för närvarande utgör antalet elektrolok 456 — samt att den elektriska utrustningen av vagnarna i allt större omfattning fortsätter icke blott i avseende på antalet vagnar utan även för modernisering av tidigare utförda anläggningar. Med hänsyn härtill är arbetet inom den nya avdelningen av sådan omfattning, att det helt kan jämföras med de förut å byrån befintliga tre större avdelningarnas, vilka var och en förestås av en förste byråingenjör. Det är därför enligt styrelsens mening fullt motiverat, att även den nyinrättade avdelningen förestås av tjänsteman i 27 lönegraden och att sålunda en förste byråingenjörsbefattning inrättas för ändamålet.

Allmänna lönenämnden har icke framställt någon erinran emot styrelsens förslag.

*Departement-
chefen.*

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit förefinnes en av olikhet i fråga om arbetsuppgifter icke betingad skillnad i löneställningen för ban- och maskintekniska byråernas avdelningsföreståndare. Då en utjämning av denna skillnad enligt vad jag under hand inhämtat icke föregriper resultatet av personalkommissionens arbete, har jag icke velat motsätta mig styrelsens ifrågavarande förslag. Jag hemställer alltså, att föreståndaren för bantekniska byråns värme- och sanitetstekniska avdelning samt föreståndaren för maskintekniska byråns elektrotekniska avdelning uppflyttas till förste byråingenjörer i A 27.

Två nya byråingenjörsbefattningar. Järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag avse bantekniska byrån och verkstadsbyrån.

Från och med den 1 juli 1920 inrättades en byråingenjörsbefattning å bantekniska byrån (dåvarande banbyrån), avsedd för byråns broavdelning.

I sin förevarande framställning meddelar *järnvägsstyrelsen*, att styrelsen år 1936, då den senaste ordinarie innehavaren av nämnda befattning avgick från tjänsten efter dittills åtnjuten längre tjänstledighet, fann sig nödsakad att, räknat från och med den 1 oktober samma år, disponera befattningen för bantekniska byråns spåravdelning, varest dittills någon byråingenjör ej varit placerad men vars arbetsuppgifter under årens lopp ökats så avsevärt, att dess föreståndare oavvisligen behöfde vid sin sida kvalificerad hjälp för den närmaste ledningen av göromålen. Erfarenheten under de sedan dess förflutna tre åren har tydligt visat, att behovet av sådan hjälp på spåravdelningen alltjämt är bestående.

Styrelsen anför vidare följande.

Genom omförmälda överflyttning och då styrelsen ej hade någon ledig sådan befattning till sitt förfogande, kom broavdelningen att tills vidare få åtnöja sig med endast en byråingenjör, således en återgång i detta avseende till förhållandena före den 1 juli 1920. Enär det förut konstaterade behovet av två byråingenjörer å broavdelningen dock alltjämt gjorde sig kraftigt påmint, var det styrelsens avsikt att så snart lämpligen kunde ske åter träffa föranstaltningar för återinrättandet av ytterligare en sådan befattning. För att i avvaktan härpå i viss mån avhjälpa behovet har styrelsen år från år uppdragit åt den å broavdelningen placerade konstruktören att tillsvidare bestrida göromål, vilka ankomma på byråingenjör.

Omfattningen av broavdelningens arbetsuppgifter visar emellertid en fortgående ökning och detta även i avseende på mycket krävande bro- och byggnadsanläggningar. Styrelsen kan därför ej längre anse nyssnämnda eller liknande provisoriska åtgärder lämpliga utan finner påkallat, att antalet ordinarie byråingenjörer å avdelningen snarast åter utökas till två.

En viss lättnad i omfattningen av konstruktionsåliggandena uppkom visserligen i samband med att byggandet av nya statsbanor för ett antal år sedan avslutades, men detta förhållande uppvägdes tillfullo av andra åligganden, orsakade av den trafikerade banans fortgående utveckling, bland annat större eller mindre linjeomläggningar, dubbelspårsbyggnader, utsträckt elektrifiering av bannätet, statens järnvägars biltrafik samt nödvändigheten att i vidgad omfattning ombygga eller förstärka broar för ökande av banlinjernas bärförmåga. Härtill kommer ökat krav på anordnandet av skenfräa vägkorsningar, såväl vägportar som vägbroar, i syfte att i största möjliga utsträckning göra järnvägs- och landsvägstrafiken oberoende av varandra.

En väsentlig utökning av arbetet har även uppkommit till följd av den fortgående införlivningen med statens järnvägar av enskilda banor, vilka oftast äro anlagda efter mycket knapp norm i avseende på broarnas bärförmåga och därför i stor utsträckning kräva omfattande förstärkningsarbeten eller nykonstruktioner.

Styrelsen anser det därför nödvändigt att å bantekniska byrån inrättas ytterligare en byråingenjörbefattning.

Allmänna lönenämnden har icke haft något att erinra emot styrelsens förslag.

Rörande den för verkstadsbyrån föreslagna byråingenjörbefattningen anför *järnvägsstyrelsen* följande.

I och med den fortsatta banelektrifieringen hava de arbetsuppgifter av elektroteknisk natur, som påvåla verkstadsbyrån och huvudverkstäderna, blivit alltmer omfattande och krävande. Särskilt gäller detta underhållet av elektroloken, vilkas antal vid årsskiftet 1938—1939 uppgick till 441, med ett sammanlagt anskaffningsvärde av c:a 90 miljoner kronor.

De större underhållsarbetena å elektroloken utföras vid huvudverkstäderna Örebro, Malmö och Notviken. Vid vardera av de båda förstnämnda verkstäderna påvålar det närmaste ansvaret för nämnda lokunderhåll en elektroingenjör, vid den senare verkstaden en verkstadsinspektor. Då i likhet med vad som är fallet vid huvudverkstäderna Örebro och Malmö även huvudverkstaden Notviken bör hava tillgång till en underingenjör med elektroteknisk utbildning, har styrelsen i sitt förslag till personalstat för år 1940, avseende 1—20 lönegraderna, bland annat föreslagit inrättande av en ny underingenjörbefattning vid denna verkstad, vars innehavare vore avsedd

att tjänstgöra som förenämnda verkstadsinspektors närmaste man och rådgivare särskilt beträffande frågor av elektroteknisk art. Därmed skulle frågan om tillgodoseende av elektrisk sakkunnskap vid huvudverkstäderna vara ordnad.

Emellertid har vid den centrala ledningen av huvudverkstäderna — verkstadsbyrån — behovet av en befattning, vars innehavare helt kunde ägna sin tid åt verkstadsfrågor av elektroteknisk natur, gjort sig alltmer gällande. Hittills hava utredningar av dessa frågor — i den mån de tarvat en omedelbar behandling — måst anförtros åt en av de vid huvudverkstäderna placerade elektroingenjörerna. Frånsett att en sådan anordning ur organisatorisk synpunkt måste anses mindre lämplig, har dennes arbetsbörda härigenom efter hand blivit onormalt stor och de arbetsuppgifter, som kommit att påvila honom delvis av sådan vikt, att desamma ej kunna anses svara mot elektroingenjörs tjänsteställning. Härtill kommer att ett stort antal frågor, vilka ej oundgängligen tarvat en omedelbar behandling, men vilkas lösning kunna bliva av stor ekonomisk betydelse, i brist på lämplig arbetskraft, måst anstå.

Det är därför enligt styrelsens mening av behovet påkallat att en ny tjänst inrättas vid verkstadsbyrån. Följande arbetsuppgifter skulle påvila innehavaren av denna tjänst, nämligen:

1. Utredning av frågor angående elektrolokens underhåll särskilt vad beträffar lokens elektriska utrustning och utarbetande av de förslag till konstruktionsändringar, vartill dessa utredningar kunna giva anledning.
2. Övervakandet av elektrolokens underhåll å huvudverkstäderna. Uppgörande av förslag till förbättringar av därvid använda arbetsmetoder och arbetsplanläggningar.
3. Kontroll av montage och underhåll av vagnarnas elektriska utrustning.
4. Handläggning av ärenden rörande underhåll och förändringsarbeten å huvudverkstädernas stationära elektriska anläggningar.
5. Underhandlingar med enskilda verkstäder beträffande utförande av och kostnader för till sådana verkstäder överlåtna reparationsarbeten å elektriska detaljer.

Då ifrågavarande arbetsuppgifter anses vara av särskilt krävande art och då innehavaren av befattningen ifråga är avsedd att i viss utsträckning utöva inspektion av arbeten, som äro anförtrodda åt elektroingenjörer i 22 lönegraden, bör enligt styrelsens mening denne erhålla byråingenjörs tjänsteställning.

Allmänna lönenämnden har icke funnit anledning till erinran emot styrelsens förslag.

Departement-
chefen.

Vid bifall till det under närmast föregående punkt framlagda förslaget skulle två byråingenjörbefattningar kunna indragas. Enligt järnvägsstyrelsen böra emellertid dessa befattningar utnyttjas dels för att bereda ordinarie byråingenjörs ställning åt den konstruktör, som enligt styrelsens uppdrag å bantekniska byråns broavdelning bestrider göromål, vilka eljest ankomma på byråingenjör, dels ock för inrättande å verkstadsbyrån av en ny befattning såsom byråingenjör.

Vad styrelsen sålunda föreslagit synes mig böra godtagas. Jag har därvid

vad sistnämnda befattning angår särskilt uppmärksammat den rationalisering, som styrelsens förslag ur organisatorisk synpunkt innebär.

Enligt vad jag under hand inhämtat kommer ett bifall till ifrågavarande förslag icke att föregripa resultatet av personalkommissionens arbete.

En ny byråassistentbefattning. I sin förenämnda framställning hemställer järnvägsstyrelsen om inrättande av en ny byråassistentbefattning samt anför till stöd därför följande.

Före 1921 var trafikinspektörsexpeditionen vid 7 trafiksektionen, linjerna Kristinehamn—Mora, Malung—Särna, Finnshyttan—Nyhyttan, tilldelad en byråassistent- och en förste stationsskrivarbefattning. Från och med samma år indrogs emellertid byråassistentbefattningen. Byråassistentens göromål hava sedan dess utförts av förste stationsskrivaren och den senares av en stationsskrivare. Förhållandena hava emellertid väsentligt förändrats sedan år 1921. En jämförelse mellan detta år och 1938 ger vid handen, att den trafikerade banlängden å sektionen ökat från 287.9 till 399.9 km, antalet av- och tillkopplade vagnar från 500 till 627 pr dag, vartill komma 107 för enskild järnväg, tågakilometer i tusental från 526 till 1,448 och vagnaxelkilometer i tusental från 11,768 till 25,865. Från och med tidtabell 139 har antalet tågkm å sektionen ökat från 3,638 under föregående tidtabellsperiod till 4,756 pr dag eller med 30.7 procent. Den sålunda starkt ökade trafiken ställer större krav särskilt på trafikinspektörens närmaste man. Dessutom bör beaktas, att å samtliga övriga trafiksektioner utgöres numera sektionsföreståndarens närmaste man av en byråassistent och styrelsen anser, att samma bör vara förhållandet även å 7 trafiksektionen, eftersom intet skäl föreligger för en differentiering. Styrelsen har med anledning härav hänvänt sig till 1938 års personalkommission vid statens järnvägar och framhållit, att det vore styrelsens avsikt att, under förutsättning att kommissionen ej hade något att erinra däremot, hemställa om inrättandet av en byråassistentbefattning vid 7 trafiksektionen. I sitt svar framhåller kommissionen, att den visserligen ännu icke företagit undersökning och värdering av arbetsuppgifterna för trafikinspektörsexpeditionernas personal, men att med hänsyn bland annat till storleken av 7 trafiksektionens trafik kommissionen för sin del icke har något att erinra mot, att befattningen i fråga upptages i styrelsens förslag till Kungl. Maj:t beträffande högre tjänster.

Allmänna lönenämnden har icke funnit anledning till erinran emot styrelsens förslag.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit innehar föreståndarens närmaste man å samtliga trafiksektioner med undantag av sjunde sektionen byråassistentens tjänsteställning. Då någon anledning till denna avvikelse enligt vad jag kunnat finna numera icke förefinnes, anser jag mig böra tillstyrka järnvägsstyrelsens förevarande förslag.

Vid bifall härtill torde Kungl. Maj:t framdeles vilja meddela beslut om indragning av en förste stationsskrivarbefattning.

Två nya förrådsintendentbefattningar. Befattningen förrådsintendent vid statens järnvägar är för närvarande i tjänsteförteckningen upptagen i A 27.

*Departement-
chefen.*

Enligt förslag av *tjänsteförteckningssakkunniga* skulle befattningen införas jämväl i A 26.

I sin förevarande framställning har *järnvägsstyrelsen* upptagit tjänsteförteckningssakkunnigas förslag. Enligt styrelsen skulle i A 26 placeras förrådsintendentbefattningarna i Östersund och Luleå, vilka sedan flera år hållas vakanta.

I skrivelse den 27 september 1939 har *1938 års personalkommission vid statens järnvägar* framfört samma förslag.

Allmänna lönenämnden erinrar, att kommunikationsverkens lönenämnd biträtt tjänsteförteckningssakkunnigas förslag om inplacering av ifrågavarande båda befattningar i A 26 samt förklarar sig för egen del icke hava något att däremot erinra.

Departementschefen.

Järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag synes mig vara att hänföra till de undantagsfall, som, ehuru de utmyнна i ett inrättande av för närvarande i tjänsteförteckningen icke upptagna befattningar, likväl skulle kunna komma under bedömande redan nu. Härför talar framförallt den omständigheten, att ett ställningstagande till ifrågavarande spörsmål icke återverkar å prövningen av tjänsteförteckningssakkunnigas förslag rörande övriga affärsverk. Jag har därjämte icke kunnat undgå att taga intryck av det förhållandet, att en sedan flera år bestående vakanssättning av i och för sig nödvändiga befattningar vid bifall till styrelsens förslag skulle bringas att upphöra. Då härtill kommer, att såväl allmänna lönenämnden som personalkommissionen tillstyrkt förslaget, anser jag mig böra förorda, att två befattningar såsom förrådsintendent nedflyttas från A 27 till A 26.

Införande av lokförare i A 10. I skrivelse den 30 december 1939 har *järnvägsstyrelsen* efter samråd med Sveriges lokomotivmannaförbund hemställt, att befattningen lokförare måtte införas i A 10.

Efter att hava erinrat, att för besörjandet av den åkande tjänst vid statens järnvägar, som är förlagd å lok — såväl ång- som elektrolok — för närvarande finnas följande befattningar inrättade, nämligen lokförare i A 12, lokeldare i A 7 och maskinbiträde i A 6 framhåller styrelsen, att frågan om inrättandet av lokförarbefattning även i lägre lönegrad varit föremål för övervägande inom styrelsen vid olika tillfällen. Styrelsen anför därefter följande.

Då det gäller differentiering i skilda lönegrader av befattningen lokförare äro olika synpunkter att beakta, såsom den större eller mindre svårighetsgraden och påfrestningen vid linjetjänst respektive växlingstjänst, vid tjänst å huvudlinje med stark trafik respektive bilinje med svag trafik, vid tjänst å ånglok, respektive elektrolok etc. Det torde ligga i sakens natur, att icke all tjänst som förare å lok är i fråga om svårighet och påfrestningar helt likställd. Principiellt är därför en differentiering av denna tjänst lika rimlig som beträffande vilken som helst annan tjänst.

Järnvägsstyrelsen vill dock som ett allmänt omdöme om lokförartjänsten framhålla, att den är både viktig och ansvarsfull. Av lokföraren fordras icke endast att han skall hava förvärvat sig kannedom om de skilda loktyper, med vilka han tid efter annan har att taga befattning. Han skall

även ägna all möjlig omtanke åt lokets skötsel och manövrering liksom ock ägna omsorg åt att dragkraften, i vad på honom beror, blir fullt utnyttjad utan att tågets säkra framförande äventyras genom för stor belastning. Han skall vidare hava ingående kännedom icke blott om banan och dess lutningsförhållanden utan även om tidtabellen för de tåg, å vilka han kommer att tjänstgöra, och om gällande föreskrifter såväl inom säkerhetstjänsten som i de andra avseenden, som beröra hans tjänstgöringsområde, så att han kan fatta snabba och riktiga beslut, när tjänsten detta kräver. Det åligger honom att ständigt iakttaga den försiktighet och påpasslighet, som erfordras ur såväl säkerhets- som ekonomisk synpunkt.

Det sagda, som gäller lokföraren i allmänhet, får anses vara tillräckligt för att visa, att det på denne befattningshavare ställes stora krav. Järnvägsstyrelsen avser alltså icke att vilja underskatta denna tjänst. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, kan man dock icke undgå att konstatera den skillnad, som i fråga om svårighet och påfrestningar för lokföraren förefinnes å ena sidan vid tjänstgöring å huvudlinje med stark trafik — i flera fall med hög tåghastighet och med tunga tåg — och å andra sidan vid linjer med enklare och lättare tjänstgöringsförhållanden. I senare fallet måste den dagliga påfrestningen bliva mindre och det tjänstehavaren åvilande ansvaret kännas mindre betungande, ty det torde icke kunna bestridas, att tjänstgöring å huvudlinjer till följd av den större tågfrekvensen och den högre tåghastigheten m. m. ställer större krav på lokföraren och är förenat med större personligt ansvar än vid tjänstgöring å icke-huvudlinje.

Styrelsen framhåller, att en sänkning av vissa av de nuvarande lokförarbefattningarna vid statens järnvägar ur nu angivna synpunkter vore tänkbar, men att styrelsen icke anser sig böra upptaga denna fråga i vad den berör lokpersonalen å statens järnvägars nuvarande linjer. Spörsmålet har emellertid aktualiserats av andra skäl. Härutinnan anför styrelsen följande.

Såsom en följd av det järnvägsstyrelsen lämnade uppdraget att inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande från statens sida av de av dem ägda järnvägarna kan det förväntas, att med början redan under år 1940 vissa enskilda järnvägar och däribland även flera smalspåriga banor komma att införlivas med statens järnvägar.

Enligt styrelsens mening bör det framstå såsom fullt tydligt, att lokförartjänsten vid de smalspåriga linjerna och de kvalifikationer, som fordras av innehavaren av lokförarbefattning vid dessa banor, i regel ligga på avsevärt lägre nivå än vid statens normalspåriga järnvägar. Förhållandena vid de smalspåriga banorna, i vad det gäller lokpersonalen, torde allmänt sett icke kunna tåla en jämförelse med motsvarande vid statens järnvägar. Det kan sålunda efter inlösen av dylika smalspåriga banor icke komma i fråga, att därvarande lokpersonal skulle förrän efter genomgången utbildning få utnyttjas i loktjänst å statens järnvägars normalspåriga linjer, lika litet som det kan tänkas, att statens järnvägars egen välutbildade personal skulle komma att konkurrera om loktjänsten vid de smalspåriga banorna. Då det gäller personal, som under en följd av år vant sig vid och helt anpassat sig efter de enkla förhållanden, som överhuvud taget äro rådande vid en smalspårig järnväg, torde det, såsom erfarenheten på andra håll visat, erbjuda stora, för att icke säga oöverstigligen svårigheter att omplantera dylik personal till annat tjänsteområde och i nya förhållanden, där denna personals kunskaper, utbildning och förfarenhet icke på långt när räcka till. Styrelsen anser därför, att den lokpersonal, som kommer att övertagas med smal-

spåriga banor, i regel skall allt framgent vid utnyttjande i loktjänst få kvarstanna vid dylika linjer.

Vad styrelsen sålunda anfört, anser styrelsen innebära tillräckliga skäl för att lokförartjänsten och i konsekvens därmed även lokeldartjänsten vid de smalspåriga banor, som komma att övergå i statens järnvägars ägo, placeras i lägre lönegrad än motsvarande tjänster vid statens järnvägars egna linjer, förslagsvis i A 10 respektive A 6. Då den i sistnämnda lönegrad befintliga befattningen maskinbiträde lämpligen skulle kunna användas för lokeldartjänsten vid angivna banor, kan spørgsmålet begränsas till införandet i A 10 av befattningen lokförare.

Styrelsen framhåller vidare, att lönebeloppen i A 10 överstiga lokförarlönerna, inklusive dyrtidstillägg, vid de enskilda smalspåriga järnvägarna även i fråga om dessa järnvägars högsta bangrupp. Detsamma är förhållandet vid jämförelse mellan lönebeloppen i A 6 och eldarlönerna vid nämnda enskilda järnvägar. Till närmare utveckling härav anför styrelsen följande.

Slutlönen för en tjänsteman vid statens järnvägar i 10 lönegraden, placerad i Stockholm, utgör för närvarande inklusive rörligt tillägg 5,374 kronor, under det att slutlönen för en lokförare vid smalspårig enskild järnväg tillhörande bangrupp I och placerad i Stockholm utgör 3,609 kronor, vartill kommer visst särskilt ortstillägg, konjunkturtillägg och dyrtidstillägg, för närvarande uppgående till sammanlagt 1,289 kronor, eller per år inalles 4,898 kronor. Ett maskinbiträde vid statens järnvägar i Stockholm i högsta löneklassen uppbär 4,461 kronor, medan en lokeldare vid enskild järnväg med motsvarande placering uppbär högst $3,073 + 1,122 = 4,195$ kronor per år. Motsvarande slutlöner å billigaste ort för tjänstemän i 10 och 6 lönegraderna vid statens järnvägar och lokpersonal vid enskild järnväg, tillhörande bangrupp IV (lägsta bangrupp) utgöra 4,051 och 3,341 kronor vid statens järnvägar mot 3,087 och 2,646 kronor för lokförare respektive lokeldare vid enskild järnväg.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 19 januari 1940 tillstyrkt styrelsens framställning.

Departement-
chefen.

Järnvägstyrelsens ifrågavarande förslag har icke varit föremål för tjänsteförtecknings-sakkunnigas bedömande, beroende på att spørgsmålet aktualiserats först efter det nämnda sakkunniga avslutat sitt arbete.

Av vad styrelsen anfört synes mig ådagalagt, att de lokförare och lokeldare, som må komma att övertagas från smalspåriga banor, icke kunna givas samma löneställning som motsvarande befattningshavare vid statens järnvägars normalspåriga banor. Då för lokförarnas vidkommande icke finnes någon möjlighet att som för lokeldarna utnyttja i tjänsteförteckningen redan befintlig befattning och då den föreslagna löneställningen synes mig väl avvägd, förordar jag, att befattningen lokförare införes jämväl i A 10.

Nya tjänster i anledning av införlivande i statsbanenätet av de till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna samt statsförvärv av vissa en-

skilda järnvägar. Vid bifall till de förslag, jag i annat sammanhang framlägger, rörande införlivande i statsbanenätet av de till de statliga järnvägsbolagen hörande järnvägarna samt statsförvärv av vissa enskilda järnvägar erfordras från och med den 1 januari 1941 vissa ändringar i personalförteckningen för statens järnvägar. Sålunda skulle antalet förste trafikinspektörer (A 27) ökas från 16 till 17, antalet baningenjörer (A 26) från 14 till 17, antalet maskingenjörer (A 26) från 6 till 7, antalet trafikinspektörer (A 26) från 10 till 12, antalet stationsinspektorer av klass 1 B (A 24) från 22 till 25, antalet stationsinspektorer av klass 2 (A 22) från 27 till 29, antalet byråassistenter (A 21) från 20 till 22, antalet expeditionsföreståndare (A 21) från 20 till 21 och antalet kontrollörer (A 21) från 7 till 8.

Övriga av järnvägsstyrelsen framställda förslag. Utöver de förslag, som jag i det föregående behandlat, har *järnvägsstyrelsen* gjort framställning om ytterligare en del befattningar m. m. Sålunda har styrelsen hemställt om 1) inrättande av en byråchefsbefattning i A 30, avsedd för en föreslagen ny byrå, bilbyrå, 2) inrättande å persontrafikbyråns tidtabellsavdelning av en sekreterarbefattning i A 24, 3) inrättande å samma byrås reklamavdelning av en sekreterarbefattning i A 24, 4) uppflyttning av fyra underingenjörer från A 20 till baninspektorer i A 22, 5) uppflyttning av föreståndaren för Stockholm stadsgården från stationsinspektör av klass 3 i A 20 till stationsinspektör av klass 2 i A 22 samt 6) införande av befattningen byråassistent i A 20.

Allmänna lönenämnden har avstyrkt förslagen under 3) och 5). I övrigt ha styrelsens förslag icke föranlett någon erinran från lönenämndens sida.

Järnvägsstyrelsens förslag om inrättande av en ny byrå genom den nuvarande bilavdelningens omändring till bilbyrå har framförts i samband med styrelsens förut behandlade hemställan om ändrad löneställning för drifttjänstbyråns chef, därvid den övertaliga byråchefsbefattningen skulle disponeras för att bereda ordinarie ställning åt bilavdelningens föreståndare. Ehuru dessa förslag reellt sett böra prövas oberoende av varandra, synes mig dock den nuvarande, låt vara provisoriska anordningen med särskild bilavdelning kunna utan större olägenheter bibehållas i avvaktan på de ytterligare erfarenheter rörande den ifrågasatta byråns arbetsuppgifter, som kunna vara av värde för bedömandet av personalens antal och löneställning.

*Departementets-
chefen.*

Styrelsens övriga här berörda förslag är jag ej heller beredd att tillstyrka.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle från och med den 1 juli 1940 antalet förste baningenjörstjänster (A 27) ökas från 14 till 15, antalet förste byråingenjörstjänster (A 27) från 13 till 15 och antalet byråassistenttjänster (A 21) från 19 till 20. Vidare skulle antalet förrådsintendentbefattningar i A 27 minskas från 5 till 3 och 2 dylika befattningar upptagas i A 26. Därjämte torde Kungl. Maj:t framdeles vilja med-

dela beslut om indragning av 1 förste stationskrivarbefattning. Slutligen skulle från och med den 1 januari 1941 vidtagas de förändringar, som framgå av den av mig nyss lämnade redogörelsen, till vilken jag här hänvisar.

Statens vattenfallsverk.

Tre nya ingenjörsbefattningar. I skrivelse den 21 november 1939 har vattenfallsstyrelsen framlagt förslag om inrättande av tre nya ingenjörsbefattningar i A 24 vid statens vattenfallsverk, nämligen en befattning såsom byråingenjör å styrelsens elektrobyggnadsbyrå, en befattning såsom maskiningenjör vid Trollhätte kraftverk och en befattning såsom byråingenjör vid Älvkarleby kraftverks huvudkontor.

Beträffande befattningen såsom byråingenjör å vattenfallsstyrelsens elektrobyggnadsbyrå har *vattenfallsstyrelsen* i sin förevarande skrivelse erinrat, att styrelsen i skrivelse den 14 november 1935 hemställt om införande i 24 lönegraden av en befattning för beredande av ordinarie anställning åt en i samma lönegrad placerad extra ordinarie tjänsteman med jämförelsevis lång anställningstid. Styrelsen hade därvid anfört, bland annat, följande.

Ifrågavarande byråingenjör sysselsättes dels med skiftande göromål, såsom handläggning av olika upphandlingsärenden beträffande elektrisk materiel, ombesörjande av vissa statistiska utredningar rörande linjeisolatorer och strömbrytare för tillgodogörande av driftserfarenheterna vid nya upphandlingar av dylika materiel m. m., dels ock med vissa speciella konstruktionsärenden, särskilt sammanhängande med revisionsarbeten å äldre anläggningar.

Utöver det sålunda anförda har styrelsen endast framhållit, att tjänsteförteckningssakkunniga förordat bifall till styrelsens förslag, dock med den modifikationen att befattningen borde erhålla benämningen ingenjör.

Allmänna lönenämnden har i utlåtande den 13 december 1939 förklarat, att lönenämnden liksom tidigare kommunikationsverkens lönenämnd icke funnit anledning till erinran mot ifrågavarande ingenjörsbefattnings inrättande.

Jämväl i fråga om befattningen såsom maskiningenjör vid Trollhätte kraftverk har *vattenfallsstyrelsen* i sin nu förevarande skrivelse erinrat, att styrelsen i skrivelse den 14 november 1935 hemställt om befattningens inrättande. Styrelsen hade därvid anfört följande.

I Götaälvsstationerna finnas 18 stora maskinaggregat med lika många turbiner och 21 generatorer samt därtill hörande hjälpmaskineri. I fråga om maskinutrustning äro Götaälvsstationerna tillsammans lika stora som vattenfallsverkets alla övriga vattenkraftstationer tillsammans.

För driftekonomin är det av stor vikt, att urdriftsättandet av kraftstationernas olika anläggningsdelar genom skador inskränkes till det minsta

möjliga. Härför kräves bland annat en fortlöpande och omsorgsfull revision av maskinaggregaten, men denna revision bör även ske så snabbt som möjligt, enär varje förlorad dag vid ett aggregat innebär en minskning i kraftproduktionen, motsvarande ett värde av omkring 1,000 kronor. Dessutom erfordras underhåll av kraftstationernas vattenvägar, särskilt rörliga dammar, avstängningsluckor, isgrindar, tilloppstuber m. m., samt av traverser och andra lyftanordningar. Det oaktat är det icke möjligt att helt undvika skador under driften, vilkas avhjälpande kräver sakkunnig behandling och största möjliga snabbhet.

Beträffande dessa arbeten skall ifrågavarande maskiningenjör verkställa planläggning och utöva arbetsledning. Detta tager hans mesta tid i anspråk. Han anlitas dock även för driftgöromål vid semestrar för övriga ingenjörer vid driftavdelningen.

Under återopande av vad styrelsen sålunda anfört har styrelsen framhållit, att tjänsteförteckningssakkunniga förordat bifall jämväl till förevarande förslag, dock med den modifikationen att befattningen borde erhålla benämningen ingenjör.

Allmänna lönenämnden har förklarat, att lönenämnden liksom tidigare kommunikationsverkens lönenämnd icke funnit anledning till erinran mot ifrågavarande ingenjörsbefattnings inrättande.

Vad slutligen den föreslagna befattningen såsom byråingenjör vid Älvkarleby kraftverks huvudkontor angår har vattenfallsstyrelsen i sin förevarande skrivelse anfört följande.

Vid vart och ett av de båda större kraftverkens, d. v. s. Trollhätte och Älvkarleby kraftverks huvudkontor har sedan flera år funnits anställd en icke-ordinarie ingenjör med uppgift att handlägga frågor rörande kraftförsäljning och vissa andra abonnentangelägenheter.

Vid Älvkarleby kraftverk ha för nämnda ändamål kunnat efter varandra disponeras två mera kvalificerade och erfarna ingenjörer, från och med den 1 april 1935 i tjänsteställning såsom e. o. byråingenjör, vilka kunnat självständigt direkt under kraftverksdirektören handlägga ovannämnda frågor. Vid Trollhätte kraftverk ha däremot, på grund av den knappa tillgången på erfaren ingenjörspersonal, motsvarande göromål måst tills vidare lämnas till yngre e. o. ingenjörer, placerade i relativt låg ingenjörsgård och arbetande under ledning av direktörsassistenten. Därvid ha de mera omfattande och krävande arbetsuppgifterna måst omhänderhavas av direktörsassistentens personligen. Denna anordning innebär, med hänsyn till direktörsassistentens övriga arbetsuppgifter, en alltför stor arbetsbelastning på denne och är sålunda icke önskvärd. Det är därför meningen att, när lämplig arbetskraft står till förfogande, även vid Trollhätte kraftverk införa samma arbetsordning med avseende å kraftförsäljnings- och abonnentfrågorna, som redan tillämpas vid Älvkarleby kraftverk.

Vid kraftverkens handläggning av kraftförsäljningsärendena tjäna i första hand de av vattenfallsstyrelsen fastställda normal- och specialtaxorna såsom utgångspunkt. Från styrelsens kommersiella byrå utgå dessutom allmänna direktiv rörande dessa ärenden. Inom respektive kraftverk sker en uppdelning av kraftförsäljningsfrågorna, så att ärenden rörande kraftleveranser till distributionsföreningar och andra mindre förbrukare i huvudsak handläggas vid kraftverkets distriktskontor, medan frågor rörande kraftleveranser till

större distributionsföretag, såsom kommunala elektricitetsverk, och till större industriföretag huvudsakligen handläggas vid huvudkontoret.

Vare sig det gäller nya sådana kraftleveranser eller ökning av den abonnerade effekten eller andra ändringar av gällande avtal, kräves det ofta ett kvalificerat ingenjörsarbete i form av omfattande utredningar för klargörande av kraftbehovet och sättet för dettas tillgodoseende, erforderligt abonnemang och lämplig taxeform m. fl. spörsmål samt för anpassning av kraftpris och övriga leveransvillkor efter de särskilda förhållandena hos abonnenten. Med hänsyn såväl till den begränsade ingenjörspersonal, som finnes vid kommersiella byrån, som till kraftverkens närmare kontakt med konsumenterna få i synnerhet i de största kraftverken oftast större delen av dessa utredningar på sin lott.

Det åligger alltså ifrågavarande ingenjörer vid Trollhätte och Älvkarleby kraftverk:

att i samband med underhandlingar angående kraftförsäljning till större konsumenter verkställa tekniska och ekonomiska utredningar samt utarbeta offerter, kontraktsförslag och tjänstememorial;

att upprätta definitiva kontrakt för dylika abonnenter, såväl av normaltyp som av speciell art, samt bevaka kontraktens uppsägnings- och utlöpnings-tider;

att granska de kontrakt med mindre abonnenter, som upprättas vid distriktskontoren;

samt att handlägga den löpande korrespondensen med abonnenterna, med distriktskontoren och med kommersiella byrån rörande abonnemangsfrågor o. dyl.

Dessa arbetsuppgifter äro, därest de, såsom önskvärt är, handläggas självständigt, av den kvalificerade natur, att de motivera befattningar i 24 lönegraden. Dessa två befattningar vid ovannämnda båda kraftverk äro, såvitt nu kan bedömas, permanent behövliga och borde därför göras till ordinarie. På grund av ovan anförda skäl bör det emellertid anstå tills vidare med inrättandet av ordinarie sådan befattning vid Trollhätte kraftverk, medan det bör redan nu inrättas en ordinarie ingenjörsbefattning i lönegrad A 24 för den e. o. byråingenjör i motsvarande lönegrad, som handhar ifrågavarande arbetsuppgifter vid Älvkarleby kraftverk.

Allmänna lönenämnden har funnit förslaget om inrättande av en ingenjörsbefattning i 24 lönegraden, avsedd för Älvkarleby kraftverks huvudkontor icke böra föranleda någon erinran. Av vad styrelsen anført angående de arbetsuppgifter, vilka skola åligga den blivande innehavaren av denna tjänst, har lönenämnden nämligen kommit till den uppfattningen, att den föreslagna löneställningen är motiverad.

Departementschefen.

Såsom jag förut haft anledning erinra och vattenfallsstyrelsen jämväl framhållit, ha tjänsteförteckningssakkunniga föreslagit införande av befattningen ingenjör i 24 lönegraden vid statens järnvägar och statens vattenfallsverk.

Då alltså befattning av detta slag för närvarande icke finnes i tjänsteförteckningen för statens vattenfallsverk, skulle i anslutning till vad jag inledningsvis anført med prövningen av styrelsens här återgivna förslag rätteligen anstå. Att jag likväl anser mig böra upptaga förslagen till bedömande beror i första hand därpå, att ett införande av befattningen för statens vattenfallsverks del — varemot erinran icke framställt från något håll — ej kan vara

ägnat att föregripa den blivande revisionen av tjänsteförteckningen. Jag anser mig därjämte böra tillägga, att kravet på ingenjörsbefattningar i 24 lönegraden vid statens vattenfallsverk är av betydligt äldre datum än motsvarande önskemål beträffande statens järnvägar. Såsom ytterligare motiv för att samma spörsmål vid statens järnvägar icke nu upptages till behandling i ett sammanhang kan åberopas lämpligheten av att avvakta resultatet av 1938 års personalkommissions arbete.

Såsom jag nyss antydde och av den lämnade redogörelsen jämväl framgår ha såväl kommunikationsverkens lönenämnd som tjänsteförtecknings-sakkunniga och allmänna lönenämnden tillstyrkt, att de ingenjörsbefattningar vid elektrobyggnadsbyrån och Trollhätte kraftverk, varom här är fråga, uppföras å ordinarie stat med placering i 24 lönegraden. Sistnämnda lönenämnd har därjämte tillstyrkt bifall till den föreslagna ingenjörsbefattningen vid Älvkarleby kraftverks huvudkontor. Med hänsyn härtill anser jag mig böra förorda, att befattningarna under benämningen ingenjör upptagas i nämnda lönegrad.

I detta sammanhang må framhållas, att vattenfallsstyrelsen hemställt om ytterligare ingenjörsbefattningar i 24 lönegraden. Jag återkommer härtill i det följande.

Antalet befattningar såsom kanalinspektör av klass 1. Vid anmälan föregående år av frågan angående omorganisation av vattenfallsstyrelsen förut-satte min företrädare i ämbetet, att förslag till överflyttning av förvaltningen av Södertälje kanal från vattenfallsstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna föreläggas 1940 års riksdag. I anslutning härtill har vattenfallsstyrelsen hemställt, att antalet befattningar såsom kanalinspektör av klass 1 måtte minskas från 2 till 1. Då de för ifrågavarande överflyttning erforderliga utredningarna icke kunnat avslutas inom sådan tid, att förslag i ämnet nu kan framläggas, bör antalet befattningar såsom kanalinspektör av klass 1 bibehållas oförändrat.

Utbyte av en ingenjörsbefattning mot en befattning såsom kontrollör. I sin förevarande framställning har *vattenfallsstyrelsen* hemställt om utbyte av en ingenjörsbefattning i A 22 mot en befattning såsom kontrollör i A 21. Styrelsen anför härutinnan följande.

Genom beslut av 1935 års riksdag inrättades en ordinarie kontrollörsbefattning i 21 lönegraden, avsedd för föreståndaren för Trollhätte kraftverks kraftdebiteringskontor. Därefter inrättades genom beslut av 1936 års riksdag en ordinarie ingenjörsbefattning i 22 lönegraden för den ingenjör, som sedan några år tillbaka förestått Älvkarleby kraftverks kraftdebiteringskontor och därvid självständigt handlagt även vissa mera komplicerade debiteringsfrågor.

Redan i mars 1937 blev det emellertid nödvändigt att taga sistnämnde ingenjör i anspråk för helt andra arbetsuppgifter, nämligen såsom efterträdare till den e. o. byråingenjör, som dittills vid Älvkarleby kraftverk handlagt kraftförsäljningsärenden och därmed sammanhängande utredningar m. m. och som då förordnats såsom direktörsassistent vid annat kraftverk.

Efter en tids provisorium med avseende å uppehållandet av föreståndare-tjänsten vid Älvkarleby kraftverks kraftdebiteringskontor fann vattenfallsstyrelsen det vara riktigast, att denna tjänst inordnades i verkets organisation på samma sätt som motsvarande befattning vid Trollhätte kraftverk. Styrelsen förordnade därför en därtill lämplig tjänsteman att från och med den 15 mars 1938 såsom e. o. kontrollör i 21 lönegraden förestå Älvkarleby kraftverks kraftdebiteringskontor. Det kan i detta sammanhang förtjäna nämnas, att de för år 1938 debiterade kraftavgifterna uppgingo vid Trollhätte kraftverk till c:a 13,898,000 kronor och vid Älvkarleby kraftverk till c:a 11,906,000 kronor.

Den i mars 1938 vidtagna anordningen, som fungerat tillfredsställande, bör nu enligt styrelsen göras definitiv genom det av styrelsen föreslagna utbytet.

Allmänna lönenämnden har icke haft något att erinra emot styrelsens förslag.

Departement-
chefen.

Då vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag ej heller givit mig anledning till erinran, får jag hemställa, att utbyte sker av en ingenjörsbefattning i A 22 mot en befattning såsom kontrollör i A 21.

En ny befattning såsom kraftverksdirektör. I skrivelse den 22 december 1939 har *vattenfallsstyrelsen* gjort framställning om inrättande av en extra överingenjörsbefattning vid statens vattenfallsverk med lön och övriga avlöningsförmåner motsvarande ordinarie befattning i C 9.

Styrelsen framhåller, att ifrågavarande förslag tillkommit för att genom förbättrad löneställning göra det möjligt för styrelsen att i verkets tjänst bibehålla den nuvarande innehavaren av driftchefs-befattningen vid kraftverket i Västerås, driftchefen T. Strand. Till stöd för förslaget anför styrelsen bland annat följande.

I skrivelse den 10 maj 1937 har styrelsen lämnat en redogörelse för driftchefens vid Västerås kraftverk ställning och de arbetsuppgifter, som skulle åvila honom efter genomförandet av den vid den tiden pågående utvidgningen av ångkraftstationen i Västerås. Styrelsen har däri framhållit, att de arbetsuppgifter, som åligga Västeråsverkets chef, visserligen icke äro av den art, att han lämpligen kan göras till kraftverksdirektör, enär enligt vattenfallsverkets organisationsschema kraftverksdirektörsbefattningarnas främsta uppgift är av kommersiell och administrativ natur. Driftchefen i Västerås gör sin insats på det tekniska området; han intager inom det ångtekniska området en ställning, vilken med hänsyn till de behandlade problemens allvarliga och svåra natur om också icke på grund av ärendenas omfattning är jämförlig med den, som intages av överingenjören vid vattenbyggnadstekniska byrån inom det byggnadstekniska området och av överingenjören vid elektrobyggnadsbyrån inom det elektrotekniska området. Driftchefen har emellertid därjämte en mängd arbetsuppgifter vid sidan av ångkraftproblemen.

Även vid ett ångkraftverk måste driftchefen i främsta rummet vara elektrotekniker. Driftchefen i Västerås har vid sin sida en ångteknisk specialist, för närvarande med tjänsteställning såsom förste byråingenjör. Denne är emellertid huvudsakligen konstruktör och utredningsman, varemot ansvaret

för ånganläggningarnas praktiska utförande, underhåll och drift i främsta rummet faller direkt på driftchefen. En driftchef vid Västerås kraftverk måste därför även sätta sig in i de ångtekniska frågorna, och hans befattning med dessa frågor vid detta stora ångkraftverk gör, att han med tiden, om han äger de erforderliga personliga förutsättningarna, utvecklas till en verklig expert på det ångtekniska området. På detta sätt har utvecklingen gestaltat sig beträffande alla de tre hittillsvarande driftcheferna i Västerås, vilka samtliga gjort betydelsefulla insatser även såsom konstruktörer inom detta område.

Tidigare ha de ångtekniska ärendena kunnat föredragas i vattenfallsstyrelsen av överdirektören och chefen för kraftverksbyrån. Efter den år 1939 genomförda omorganisationen av vattenfallsstyrelsen och överdirektören Ljungdahls avgång ur verkets tjänst finnes det icke inom styrelsen någon föredragande, som behärskar de ångtekniska frågorna. Det blir därför tillsvändigt att låta driftchefen i Västerås jämväl vara föredragande i styrelsen för ärenden av detta slag.

Chefen för Västeråsverket har vid sidan av ångkraftstationen befälet över en verkstad, som ävenledes fått hand om allt flera och viktigare arbeten. Denna verkstad har monterat och delvis tillverkat de stora och senast byggda ångpannorna i Västerås. Där utföres en hel del högspännings- och andra apparater av speciell art samt järnkonstruktioner för ledningsstolpar och ställverk. Verkstaden är kombinerad med en för dylika järnkonstruktioner avsedd förzinkningsanläggning av betydande dimensioner. Därutöver fyller verkstaden vissa andra uppgifter, bland annat automobilrevisioner.

Då det visat sig vara förenat med allt större svårigheter att ernå en tillfredsställande nyrekrytering och praktisk utbildning av lägre teknisk personal och underbefäl vid vattenfallsverket, har det befunnits nödvändigt att ordna praktiska utbildningskurser, vilka sedermera skola kompletteras med teoretisk utbildning vid den i Stockholm av vattenfallsstyrelsen ordnade undervisningsanstalten för montörs- och maskinistpersonal. Den praktiska utbildningen kommer att bedrivas i Västerås, Trollhättan och i mindre omfattning i Porjus. Driftchefen i Västerås har medverkat vid uppörandet av planerna för nämnda praktiska utbildning och det har hittills ansetts lämpligt, att han får ledningen av denna praktiska utbildning.

I utlåtande den 23 januari 1940 har *allmänna lönenämnden* anfört följande.

Enligt vad handlingarna i ärendet utvisa, skulle det åligga innehavaren av den föreslagna befattningen att vid sidan av de på driftchefen vid nämnda kraftverk ankommande göromålen inom vattenfallsstyrelsen vara föredragande i ångtekniska ärenden, att handlägga frågor rörande ångkraftverkets utveckling och tekniska förbättringar av driften vid detsamma samt att handhåva ledningen av utbildningen av lägre teknisk personal och underbefäl vid vattenfallsverket.

Allmänna lönenämnden vill erinra, att lönen till driftchef vid vattenfallsverket enligt nu gällande avlösningsreglemente utgår enligt lönegrad A 28, vartill, vad beträffar driftchefen vid kraftverket i Västerås, enligt beslut av 1931 års riksdag kommer ett särskilt lönetillägg å 2,000 kronor för år. Tjänsteförteckningssakkunniga hava i sitt betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk förordat en förbättrad löneställning för driftcheferna vid Västerås och Trollhätte kraftverk samt vid Porjus och Älvkarleby kraftstationer och därvid med hänsyn till arten och omfattningen av driftchefernas arbetsuppgifter föreslagit en in-

placering i lönegrad C 6. I sitt över sagda betänkande den 6 mars 1939 avgivna utlåtande uttalade kommunikationsverkens lönenämnd, att frågan om driftchefs löneställning borde lämnas öppen för att upptagas till prövning i samband med eller efter den utredning angående byråchefstjänsternas differentiering, som sagda lönenämnd förutsatte skola komma till stånd. Nämnnda förslag hava emellertid ännu icke blivit föremål för slutligt ställningstagande.

Såsom av det anförda framgår, hava tjänsteförteckningssakkunniga icke funnit anledning att i lönehänseende göra någon åtskillnad mellan driftcheferna vid de olika kraftverken. Med nu föreliggande framställning avses icke heller att åstadkomma en bestående särställning för driftchefen vid Västerås kraftverk utan i första hand att tillförsäkra den nuvarande innehavaren av sistnämnda befattning, driftchefen T. Strand, en förbättrad löneställning. Härigenom skulle det möjliggöras för vattenfallsverket att i verkets tjänst bibehålla Strand, som erbjudits en förmånligare befattning utanför verket.

Med hänsyn till den stora betydelse de ångtekniska frågorna äga för vattenfallsverkets driftsekonomi under nu rådande förhållanden och till de särskilda uppgifter, som ålagts den nuvarande driftchefen vid Västerås kraftverk, synes det lönenämnden att vissa skäl tala för att ifrågavarande befattningshavare beredes en högre löneställning än som tillkommer honom såsom driftchef. Å andra sidan kan allmänna lönenämnden icke undgå att hysa vissa betänkligheter ur såväl principiella som praktiska synpunkter mot att en befattning inrättas i en högre lönegrad främst för att bibehålla en viss person i statens tjänst. Lönenämnden vill emellertid erinra, att dylika personliga befattningar icke sakna motstycke inom statsförvaltningen.

Därest det i föreliggande fall befinnes erforderligt att nu bereda ifrågavarande befattningshavare en särskild löneställning, synes det lönenämnden lämpligare, att en annan form härför väljes än den av vattenfallsstyrelsen förordade. Enligt styrelsens förslag skulle såsom förut nämnts den nya tjänsten inrättas såsom en extra överingenjörsbefattning och vara placerad en lönegrad under den för överingenjör vid vattenfallsverket fastställda lönegraden. Härigenom avser man att betona den nya befattningens tillfälliga karaktär. Lönenämnden vill framhålla, att vid meddelande av förordnanden under längre tid å befattningar i de lönegrader, varom här är fråga, avlöningen brukar bestämmas till det belopp, som är fastställt för den befattning, å vilken förordnandet meddelats. Enligt lönenämndens mening bör nu ifrågavarande befattning lämpligen benämnas kraftverksdirektör. Sådan befattning finnes även upptagen i tjänsteförteckningen i lönegrad C 9. Några organisatoriska olägenheter torde den ändrade benämningen icke medföra, då driftchefen vid Västerås kraftverk icke såsom övriga driftchefer är underställd kraftverksdirektör. Icke heller lär den omständigheten att de göromål, som komma att fullgöras av den blivande innehavaren av den ifrågasatta extra kraftverksdirektörsbefattningen, avvika från vad som åligger övriga kraftverksdirektörer, utgöra hinder för att befattningen upptages under den nu föreslagna benämningen.

Allmänna lönenämnden tillstyrker alltså, att styrelsens förslag på det sätt bifalles, att en extra befattning såsom kraftverksdirektör inrättas.

*Departement-
chefen.*

Vid åtskilliga tillfällen har från vattenfallsstyrelsens sida framhållits, hurusom på grund av konkurrens med enskilda och kommunala företag betydande svårigheter förefinnas för statens vattenfallsverk att vid verket bi-

behålla personer med hög teknisk kompetens. Att så är fallet, torde vara ställt utom all diskussion, liksom ock att situationer kunna uppstå, då statsmakterna för att råda bot härutinnan nödgas anlita utvägar, som eljest äro främmande för statsförvaltningen. Jag vill erinra, att ifrågavarande spörsmål berörts av tjänsteförteckningssakkunniga, som även de för dylika fall förordat åtgärder av extra ordinär karaktär.

De bägge tjänstemän, som före den nuvarande innehavaren bestritt befattningen såsom driftchef vid kraftverket i Västerås, ha övergått i enskild tjänst. Även den nuvarande innehavaren av befattningen har erbjudits förmånligare anställning utom verket men förklarat sig villig kvarstå, därest den av styrelsen föreslagna löneställningen kunde beredas honom. Vid sådant förhållande och i betraktande av de olägenheter, som skulle följa av att befattningshavaren i fråga lämnade verket, anser jag mig böra förorda, att särskilda åtgärder vidtagas.

I likhet med lönenämnden anser jag därvid, att befattningshavaren bör givas den löneställning, som tillkommer kraftverksdirektör i C 9. För sådant ändamål bör antalet dylika befattningar tillfälligt ökas med en, avsedd för kraftverket i Västerås. Samtidigt bör föreskrivas, att en befattning såsom kraftverksdirektör i nämnda lönegrad skall indragas vid inträffande ledighet å Västeråsbefattningen samt att en driftchefsbefattning i avvaktan härå skall hållas vakant. Vid bifall till vad jag sålunda förordat förutsätter jag, att det nu utgående tillfälliga lönetillägget till ifrågavarande befattningshavare skall upphöra.

Övriga av vattenfallsstyrelsen framställda förslag. Utöver de förslag, som jag i det föregående behandlat, har *vattenfallsstyrelsen* gjort framställning om ytterligare en del befattningar m. m. Sålunda har styrelsen hemställt om 1) inrättande av en jägmästarbefattning i A 27, 2) inrättande av fyra ingenjörsbefattningar i A 24, avsedda för Trollhätte och Älvkarleby kraftverks distrikt, 3) inrättande å försvarskontoret av en sekreterarbefattning i A 24, 4) uppflyttning av kanalinspektoren av klass 1 vid Trollhätte kanalverk från A 21 till A 22 samt 5) personligt lönetillägg åt överdirektören N. E. Sylwan så utmätt, att dennes sammanlagda lön skulle uppgå till 24,000 kronor.

Allmänna lönenämnden har avstyrkt förslaget under 3).

Beträffande det personliga lönetillägget till överdirektören Sylwan anför lönenämnden följande.

Såsom av framställningen framgår, föreslår styrelsen, att Sylwan, som enligt 1939 års riksdags beslut i samband med löneregleringens ikraftträdande i egenskap av kraftverksdirektör tillerkänts visst personligt lönetillägg men på grund av befordran till innehavande befattning icke kommit i åtnjutande av detta tillägg, skulle berättigas att för den tid, förordnandet såsom kraftverksdirektör avsett, åtnjuta motsvarande tillägg å lönen såsom överdirektör. Den avlöning inklusive tantiem, som utgått till Sylwan i egenskap av kraftverksdirektör före den 1 juli 1939, understiger endast obetydligt den avlö-

ning, som efter nämnda tidpunkt tillkommer honom såsom överdirektör. Då härtill kommer, att lönerna i dessa befattningar icke äro dyrortsgraderade, kan Sylwans befordran icke sägas innebära någon reell förbättring i hans löneställning. Med hänsyn härtill tala enligt lönenämndens mening vissa skäl till förmån för styrelsens förevarande förslag. Några konsekvenser synes ett bifall till förslaget icke kunna medföra. Då emellertid ifrågavarande spörsmål torde få avgöras närmast med hänsyn till föreliggande skälighets-synpunkter, har lönenämnden icke funnit sig böra framlägga bestämt förslag i ämnet.

I övrigt ha styrelsens förslag icke föranlett någon erinran från lönenämndens sida.

Departement-
mens-
chefen.

Befattningen såsom överdirektör och souschef vid statens vattenfallsverk har genom beslut vid föregående års riksdag inrättats från och med den 1 juli 1939 samt därvid placerats i C 13 (22,000 kronor). Samtidigt föreliggande förslag om befattningens placering i C 14 (24,000 kronor) vann icke statsmakternas bifall.

Såsom allmänna lönenämnden framhållit tala vissa skäl till förmån för vattenfallsstyrelsens förslag om personligt lönetillägg till Sylwan. Under nu rådande förhållanden anser jag mig dock icke böra tillstyrka förslaget ifråga.

Ej heller styrelsens övriga här berörda förslag är jag beredd att tillstyrka.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle antalet befattningar såsom kraftverksdirektör (C 9) ökas från 2 till 3 och antalet kontrollörsbefattningar (A 21) från 5 till 6 samt antalet ingenjörsbefattningar (A 22) minskas från 5 till 4. Därjämte skulle 3 ingenjörsbefattningar införas i A 24.

Hemställan.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) godkänna följande personalförteckningar, att gälla tillsviðare från och med den 1 juli 1940:

Personalförteckning för postverket.

Befattning	Tjänstemän å ordinarie stat.	Lönegrad
1 generaldirektör och chef	C 13
1 postsparbankschef	C 7
4 byråchefer	A 30
7 postdirektörer	A 29
1 byrådirektör	A 28
1 byrådirektör och ombudsman	A 28

Befattning	Lönegrad
1 förste intendent	A 27
1 kontorschef	A 27
1 förste aktuarie	A 26
1 intendent	A 26
1 kamrer	A 26
6 sekreterare	A 26
3 överpostmästare	A 26
22 postmästare av klass 1 A	A 25
1 intendent	A 24
38 postmästare av klass 1 B	A 24
6 sekreterare	A 24
9 överkontrollörer	A 24
16 förste kontrollörer	A 22
55 postmästare av klass 2	A 22
5 aktuarier	A 21
12 notarier	A 21
6 revisorer	A 21
2 revisorer och bokhållare	A 21;

Personalförteckning för telegrafverket.

Tjänstemän å ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 generaldirektör och chef	C 15
1 verkstadsdirektör	C 8
1 telefondirektör i Stockholm	C 7
5 byråchefer	A 30
1 förste byrådirektör	A 30
6 linjedirektörer	A 30
1 telefondirektör	A 30
2 telegrafdirektörer	A 30
5 trafikdirektörer	A 29
8 byrådirektörer	A 28
7 förste byråingenjörer	A 27
14 förste linjeingenjörer	A 27
1 förste sekreterare	A 27
2 verkstadsingenjörer	A 27
7 byråingenjörer	A 26
1 kameralintendent	A 26
34 linjeingenjörer	A 26
3 sekreterare	A 26
12 telegrafkommissarier av klass 1 A	A 26
1 trafikinspektör	A 26

Kungl. Maj:ts proposition nr 153.

Befattning	Lönegrad
1 förrådskamrer	A 24
1 kontorschef	A 24
10 sekreterare	A 24
24 telegrafkommissarier av klass 1 B	A 24
13 överkontrollörer	A 24
11 avdelningsingenjörer	A 22
20 förste kontrollörer	A 22
3 radiokommissarier	A 22
20 telegrafkommissarier av klass 2	A 22
2 aktuarier	A 21
6 förrådsförvaltare	A 21
1 huvudkassör	A 21
9 notarier	A 21
2 revisorer	A 21;

Personalförteckning för statens vattenfallsverk.

Tjänstemän & ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 generaldirektör	C 16
1 överdirektör och souschef	C 13
2 kraftverksdirektörer	C 11
2 överingenjörer	C 10
3 kraftverksdirektörer	C 9
1 driftdirektör	C 7
1 förrådsdirektör	C 5
1 kanaldirektör	C 5
3 byråchefer	A 30
1 förste byrådirektör	A 30
1 byrådirektör	A 28
3 driftchefer	A 28
4 direktörsassistenter vid kraftverk	A 27
7 distriktsingenjörer	A 27
11 förste byråingenjörer	A 27
4 förste driftsingenjörer	A 27
2 förste sekreterare	A 27
10 byråingenjörer	A 26
1 direktörsassistent vid kanalverk	A 26
1 driftsingenjör	A 26
3 sekreterare	A 26
1 förste revisor	A 24
3 ingenjörer	A 24
1 kamrer	A 24
2 sekreterare	A 24

Befattning	Lönegrad
1 förste kontrollör	A 22
4 ingenjörer	A 22
1 förrådsförvaltare	A 21
2 förste kassörer	A 21
2 kanalinspektorer av klass 1	A 21
6 kontrollörer	A 21
4 notarier	A 21
1 revisor	A 21;

Anm. En befattning såsom kraftverksdirektör i lönegraden C 9 skall indragas vid inträffande ledighet å befattningen såsom kraftverksdirektör vid kraftverket i Västerås. I avvaktan härå skall en driftchefsbefattning hållas vakant.

2:o) godkänna följande personalförteckning för statens järnvägar, att gälla från och med den 1 juli 1940 till och den 31 december samma år:

Personalförteckning för statens järnvägar.

Tjänstemän å ordinarie stat.

Befattning	Lönegrad
1 generaldirektör och chef	C 17
1 överdirektör och souschef	C 11
5 distriktschefer	C 9
1 förrådsdirektör	C 8
1 verkstadsdirektör	C 8
1 verkstadsöveringenjör	C 6
10 byråchefer	A 30
1 arkitekt	A 28
1 ombudsman	A 28
1 överkontrollör	A 28
5 distriktssekreterare	A 27
3 förrådsintendenter	A 27
15 förste baningenjörer	A 27
15 förste byråingenjörer	A 27
10 förste maskiningenjörer	A 27
5 förste sekreterare	A 27
16 förste trafikinspektörer	A 27
4 förste verkstadsingenjörer	A 27
1 lantmätare	A 27
4 överinspektörer	A 27
14 baningenjörer	A 26
2 befälhavare av klass 1 å tågfarja	A 26
10 byråingenjörer	A 26
2 förrådsintendenter	A 26
1 förste aktuarie	A 26

Kungl. Maj:ts proposition nr 153.

Befattning	Lönegrad
1 förste aktuarie och chef för statistiska kontoret ..	A 26
1 förste revisor	A 26
1 intendent	A 26
1 kamrer	A 26
6 maskiningenjörer	A 26
4 sekreterare	A 26
5 signalingenjörer	A 26
5 telegrafingenjörer	A 26
10 trafikinspektörer	A 26
3 verkstadsingenjörer	A 26
5 överinspektorer	A 26
14 stationsinspektorer av klass 1 A	A 25
1 befälhavare av klass 2 å tågfarja	A 24
1 expeditjonsföreståndare	A 24
1 förrådskontrollör	A 24
3 förste kontrollörer	A 24
6 sekreterare	A 24
22 stationsinspektorer av klass 1 B	A 24
7 baninspektorer	A 22
5 distriktskamrerare	A 22
14 elektroingenjörer	A 22
13 konstruktörer	A 22
8 maskininspektorer	A 22
27 stationsinspektorer av klass 2	A 22
10 verkstadsinspektorer	A 22
1 verkstadskamrer	A 22
4 aktuarier	A 21
20 byråassistenter	A 21
20 expeditjonsföreståndare	A 21
2 förste styrmän av klass 1	A 21
1 huvudkassör	A 21
7 kontrollörer	A 21
14 notarier	A 21
3 revisorer	A 21;

3:o) godkänna följande personalförteckning för statens järnvägar, att gälla tillsvidare från och med den 1 januari 1941:

Personalförteckning för statens järnvägar.

Befattning	Tjänstemän å ordinarie stat.	Lönegrad
1 generaldirektör och chef		C 17
1 överdirektör och souschef		C 11

Befattning	Lönegrad
5 distriktschefer	C 9
1 förrådsdirektör	C 8
1 verkstadsdirektör	C 8
1 verkstadsöveringenjör	C 6
10 byråchefer	A 30
1 arkitekt	A 28
1 ombudsman	A 28
1 överkontrollör	A 28
5 distriktssekreterare	A 27
3 förrådsintendenter	A 27
15 förste baningenjörer	A 27
15 förste byråingenjörer	A 27
10 förste maskiningenjörer	A 27
5 förste sekreterare	A 27
17 förste trafikinspektörer	A 27
4 förste verkstadsingenjörer	A 27
1 lantmätare	A 27
4 överinspektörer	A 27
17 baningenjörer	A 26
2 befälhavare av klass 1 å tågfarja	A 26
10 byråingenjörer	A 26
2 förrådsintendenter	A 26
1 förste aktuarie	A 26
1 förste aktuarie och chef för statistiska kontoret ..	A 26
1 förste revisor	A 26
1 intendent	A 26
1 kamrer	A 26
7 maskiningenjörer	A 26
4 sekreterare	A 26
5 signalingenjörer	A 26
5 telegrafingenjörer	A 26
12 trafikinspektörer	A 26
3 verkstadsingenjörer	A 26
5 överinspektörer	A 26
14 stationsinspektorer av klass 1 A	A 25
1 befälhavare av klass 2 å tågfarja	A 24
1 expeditjonsföreståndare	A 24
1 förrådskontrollör	A 24
3 förste kontrollörer	A 24
6 sekreterare	A 24
25 stationsinspektorer av klass 1 B	A 24
7 baninspektorer	A 22
5 distriktskamrerare	A 22
14 elektroingenjörer	A 22

Kungl. Maj:ts proposition nr 153.

Befattning	Lönegrad
13 konstruktörer	A 22
8 maskininspektörer	A 22
29 stationsinspektörer av klass 2	A 22
10 verkstadsinspektörer	A 22
1 verkstadskamrer	A 22
4 aktuarier	A 21
22 byråassistenter	A 21
21 expeditjonsföreståndare	A 21
2 förste styrmän av klass 1	A 21
1 huvudkassör	A 21
8 kontrollörer	A 21
14 notarier	A 21
3 revisorer	A 21;

4:o) medgiva, att vid statens järnvägar befattningen lokförare upptages i tjänsteförteckningen i lönegraden A 10;

5:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångsbestämmelser, som vid genomförande av förberörda förslag må erfordras.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall och förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sigurd Lang.