

**Nr 132.**

Av herr **Wagnsson**, *angående lönegradsplacering av kontorist vid statens järnvägar.*

I samband med riksdagens behandling år 1942 av Kungl. Maj:ts proposition nr 195 angående revision av tjänsteförteckningen m. m. i vad den avsåg statens järnvägar höjdes starka röster för en förnyad omprövning av bland annat frågan om kontoristbefattningens införande i lönegrad A 9 vid sagda järnvägar.

I den debatt, som föregick riksdagens beslut i tjänsteförteckningsfrågan, konstaterades bland annat, att statsutskottet välvilligt behandlat de motioner, som väckts i den förevarande frågan och att utskottet i sitt utlåtande skrivit, att utskottet »finner vissa skäl vara anförda för bifall» till yrkandena om ändrad lönegradsplacering för kontoristerna, men att utskottet likväl, med hänsyn till förutvarande utredningar, »ej ansett sig böra föreslå någon ändring av Kungl. Maj:ts förslag». Utskottet »förutsätter dock, att Kungl. Maj:t ägnar hithörande spörsmål fortsatt uppmärksamhet».

Statsutskottets ordförande yttrade bland annat följande, efter att hava betonat, att utskottet funnit ärendet väl förberett och att utskottet alltså ansett sig kunna i stort sett tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag:

»Detta utesluter emellertid icke att under denna prövning och efter det att vi hade hört dessa olika personalgruppers framställningar samt även läst motionerna, vi måste ha tagit intryck av vissa argument beträffande detta problem. Det är detta som gjort att vi på vissa punkter, t. ex. rörande reparatörerna och när det gäller kontoristerna, ha ansett oss böra skriva så pass välvilligt i utskottets uttalande som vi verkligen ha gjort.

Men även om utskottet icke kunnat undgå att finna, att vissa skäl talade till förmån för de framställningar, som gjorts i några avseenden, har utskottet ändå icke ansett sig kunna direkt förorda en uppflyttning från en lönegrad till en högre. Ty på den tid, varunder ett ärende behandlas av utskottet, är det icke möjligt för utskottet att kunna helt överblicka de konsekvenser som en sådan uppflyttning skulle kunna medföra. Ett sådant beslut kan nämligen vid en kommande riksdag ge anledning till att motioner väckas, vari det med åberopande av detta beslut såsom ett slags jämförelse framställes yrkande om uppflyttning på ytterligare flera andra punkter. Genom att skriva på det sätt vi gjort ha vi därför ansett oss ge uttryck för vår förståelse för vad som på vissa punkter har framförts, vilket ju måste

ge anledning till en omprövning inom vederbörande departement och hos vederbörliga myndigheter som handlägga dessa ärenden, alltså en förnyad omprövning och ett förnyat övervägande med hänsyn tagen till alla de på frågorna inverkan omständigheterna.»

Med direkt hänsyftning på vad statsutskottet sålunda avsåg med sitt uttalande beträffande en förnyad omprövning av bland annat frågan om kontoristbefattningens införande i lönegrad A 9 uttalade flera riksdagsmän den förhoppningen, att den förutsatta förnyade omprövningen måtte företagas snarast möjligt.

Av riksdagsdebatten i tjänsteförteckningsfrågan framgår alltså med önskvärd tydlighet, att riksdagen förväntat, att sådana detaljer rörande tjänsteförteckningen, som befunnits icke nöjaktigt ordnade och som berörts under debatten — bland annat frågan om kontoristbefattningens införande i lönegrad A 9 vid statens järnvägar — göras till föremål för ny prövning.

De riktlinjer, som uppdragits av 1938 års personalkommission vid statens järnvägar i fråga om arbetsuppgifter, vilka i första hand böra påvåla kontorist, synas utgöra ett starkt sakligt stöd för en uppflyttning av dessa tjänstemän i en högre lönegrad. Riktlinjerna i fråga äro uppdragna efter allsidig prövning av kontorspersonalens i gemen åligganden. Kommissionen har vid fullgörande av denna detalj i sitt uppdrag lagt stor vikt vid att enklare eller mindre kvalificerat arbete påläggas befattningshavare i lägre tjänsteställning än kontorists. Åt kontoristen anförtros följaktligen numera allénast sådant arbete, som motsvarar de höga kvalifikationskrav, som på grund av tjänstens natur måste ställas på befattningshavare i kontorists tjänsteställning.

Vid en jämförelse mellan förr och nu i fråga om de kvalifikationskrav, som uppställts för vinnande av befordran till kontorist, finner man vidare, att kraven genomgått en väsentlig skärpning. En jämförelse mellan utbildningsplanerna för stationsförmän, konduktörer och kontorister klargör på ett betydande sätt, hur mycket mera krävande kontoristkursen är i förhållande till de båda andra kurserna, ehuru förmans- och konduktörskurserna var för sig äro nog så krävande. Samtliga kurser kvalificera emellertid för närvarande i första hand till befattning i lönegrad A 8. En närmare granskning av kontoristkursen ger också vid handen, att vissa fackämnen gripa in i ämnena i trafiklevkursen, vilken senare kurs kvalificerar till stationskrivarbefattning, hänförd som bekant till lönegrad A 15. Jämför man än vidare omfattningen och mångsidigheten av den kunnighet, tjänsten kräver av innehavare av de fyra nämnda befattningarna, stationsförmän, konduktör, kontorist och stationskrivare, visar det sig att kraven på kontoristen i de nämnda hänseendena icke ligga långt från de krav, som ställas på stationskrivare. Det nu sagda gäller driftstjänsten.

Men även inom övriga områden av järnvägstjänsten ställas stora krav på kontoristens kunnighet, vilket motiverar en förbättrad löneställning åt

honom. Vid en jämförelse, exempelvis mellan arbetsuppgifterna för kontorister å ena sidan och kansli- respektive kontorsskrivare å den andra sidan vid kontrollkontoret, finner man, att skillnaden i fråga om arbetsuppgifternas kvalitet är hårfin; beträffande kansliskrivarna torde arbetsuppgifterna i vissa fall icke ens kunna mäta sig med kontoristernas. Därmed är icke sagt, att kansliskrivarnas arbetsuppgifter icke skulle motivera deras löneplacement i lönegrad A 11. En minskning av den nuvarande stora löneskillnaden mellan kontorister å ena sidan och kansli- och kontorsskrivare å andra sidan måste emellertid framstå som en tvingande nödvändighet, främst med tanke på jämbördigheten i de arbetsuppgifter, de tre tjänstemannagrupperna ha att utföra.

I samband med revideringen av tjänsteförteckningen uppkom frågan, huruvida kontoristbefattningen borde införas jämväl i lönegrad A 9, alltså förekomma i såväl lönegrad A 8 som i lönegrad A 9 vid statens järnvägar. I sitt yttrande över tjänsteförteckningsakkunnigas betänkande förklarade sig järnvägsstyrelsen icke kunna biträda en sådan uppdelning. Denna järnvägsstyrelsens uppfattning måste uppenbarligen anses riktig. Redan nu äro nämligen kontorstjänstens arbetsdetaljer fördelade på tjänstemän i ett flertal olika lönegrader. För utförande av sådana arbetsdetaljer, vilka enligt 1938 års personalkommissions riktlinjer i fråga om bemanningen av stationer och expeditioner böra påvila tjänsteman i lägre lönegrad än A 10, finnas sålunda för närvarande tjänstemän tillgängliga i icke mindre än fem olika lönegrader, nämligen kontorsbiträden i lönegrad A 4, stationskarlar i lönegrad A 5, trafikbiträden i lönegrad A 6, kanslibiträden i lönegrad A 7 och kontorister slutligen i lönegrad A 8. En ytterligare uppspaltning av arbetsuppgifterna inom kontorstjänsten kan följaktligen icke vara ändamålsenlig eller i praktiken ens genomförbar.

Med stöd av det ovan anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i det för statens järnvägar gällande avlöningsreglementet med därvid fogad tjänsteförteckning, att kontorist uppflyttas från lönegrad A 8 till lönegrad A 9.

Stockholm den 23 januari 1945.

*Ruben Wagnsson.*

---