

Nr 560.

Av herrar **Hagård** och **Håstad**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 239, angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.*

Omkring 60 år ha förflutit sedan manliga kontorsbiträdesbefattningar vid statens järnvägar inrättades. Under angivna tidrymd ha i enlighet med den allmänna utvecklingen ifrågavarande befattningshavares tjänsteuppgifter successivt blivit alltmer krävande och i följd därav utbildningstiden längre. En naturlig konsekvens härav synes ha bort bli, att löneförhållandena för denna personalgrupp följt samma utveckling. Om man jämför denna personalgrupp med andra jämförbara tjänstemannagrupper, skall det emellertid visa sig, att utvecklingslinjerna härvidlag icke gå parallellt. Detta förhållande synes framför allt bero på att ifrågavarande kontoristgrupp genom 1919 års avlöningsreglemente, som för övrigt visade en allmän tendens att med den nya lönesättningen något höja de skilda tjänstemannagruppernas levnadsstandard, kom i en alldeles särskilt ogynnsam för att icke säga omotiverat låg lönegradsställning, så låg t. o. m. att den sedan ständigt kommit att utgöra en missgynnad tjänstemannakategori.

I proposition nr 239 har Kungl. Maj:t föreslagit årets riksdag att besluta om införande av befattningarna kontorist i Ca 13 och förste kontorist i Ca 15 vid statens järnvägar. Ifrågavarande befattningar äro f. n. placerade i Ca 12 resp. Ca 14. 1947 års biträdesutredning har, efter att ingående ha redogjort för kontoristernas tidigare avlöningsförhållanden, behandlingen under senare år av deras lönefråga, antal befattningar, kompetenskrav och arbetsuppgifter m. m., förordat en dylik löneförbättring endast för kontorister och förste kontorister vid statens järnvägars trafikavdelning. Motiveringen härför har varit de ständigt ökade arbetsuppgifter och det ständigt ökande ansvar som ålägges just denna speciella personalgrupp. Med hänsyn till att samma tendens i lika hög grad kommer till synes vid de administrativa och kamerala avdelningarna förefaller utredningens motivering icke bärande. Kontoristerna och förste kontoristerna på dessa avdelningar ha nämligen i stor utsträckning fått övertaga göromål, som tidigare omhänderhafts av ett då större antal kansliskrivare, vilka f. n. äro placerade i högre lönegrad, trots att de i huvudsak utföra samma arbete som kontoristerna. Understundom utföra förste kontoristerna t. o. m. arbeten som strängt taget borde åvila kontorsskrivare och bokhållare. Att detta medför ökade arbetsuppgifter och ökat ansvar för en personal som icke befriats från rutinsysslor är uppenbart.

Man torde därför kunna ifrågasätta om icke kontoristerna och förste kontoristerna vid statens järnvägar nu, då en löneroglering föreslagits äga rum, bort placeras i Ca 14 resp. Ca 16 — detta har för övrigt förordats av en av ledamöterna i statens lönenämnd, hr Sjöberg — för att därigenom erhålla kompensation för de ökade krav, som ställas på dem såsom tjänstemän. Därigenom skulle befattningarna kontorist och förste kontorist vid statens järnvägar icke blott till gagnet, såsom nu är fallet, utan även i lönehänsende åter uppnå samma ställning som de alltmer försvinnande befattningarna kansliskrivare och förste kansliskrivare, vilka befattningar sannolikt då så småningom helt skulle kunna slopas. I vart fall torde ingen tvekan behöva råda om att den nu föreslagna lönegradsförbättringen generellt bör omfatta alla kontorister och förste kontorister vid statens järnvägar, oavsett om de tillhöra trafikavdelningen eller någon annan avdelning.

Departementschefen har också i sitt förslag så till vida skilt sig från 1947 års biträdesutrednings förslag, att han förordat en generell förbättring av kontoristgruppernas löneställning. Då departementschefen emellertid samtidigt föreslagit det skola ankomma å Kungl. Maj:t att efter förslag från järnvägsstyrelsen bestämma antalet befattningshavare i de båda nya tjänstegraderna, synas risker föreligga, att befattningshavare på de kamerala avdelningarna, i enlighet med vad utredningen förordat, likväl kunna komma att ställas utanför den föreslagna löneförbättringen. Detta skulle skapa åtskilliga praktiska olägenheter och kan ur rättvisesynpunkt icke anses tillfredsställande. Sålunda skulle en dylik kategoriklyvning kunna vålla stor villrådighet bland rekryteringsgrupperna till kontoristbefattningarna vid valet mellan trafiktjänst och kameral tjänst; likaledes skulle sannolikt befodringsgången för kontoristpersonalen i sin helhet kunna förryckas. En justering av lönegradsplaceringen för kontoristgrupperna vid statens järnvägar bör därför göras generell och icke såsom nu föreslagits, från fall till fall underställas Kungl. Maj:ts prövning efter förslag från järnvägsstyrelsen.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 239 angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m. måtte besluta att generellt införa befattningarna kontorist i Ca 13 och förste kontorist i Ca 15 vid statens järnvägar, så att det icke får ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag från järnvägsstyrelsen bestämma antalet befattningshavare i de båda nya tjänstegraderna.

Stockholm den 25 maj 1948.

Alarik Hagård.

Elis Håstad.