

## Nr 239.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förändring i avseende å löneställning och antal beträffande vissa ordinarie befattningar vid kommunikationsverken m. m.; given Stockholms slott den 8 maj 1948.*

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.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

Under benämningen kommunikationsverk har hittills innefattats post- och telegrafverken, statens järnvägar och statens vattenfallsverk. De förslag, för vilka jag i det följande kommer att redogöra, avse såväl dessa verk som luftfartsverket och Södertälje kanalverk. Anledningen till att jag i

förevarande sammanhang anser mig böra medtaga även sistnämnda bägge verk är att de numera erhållit karaktären av statliga affärsverk under kommunikationsdepartementet. Av praktiska skäl synas de böra inordnas under den sedan gammalt vedertagna benämningen kommunikationsverk.

Innan jag övergår till föreliggande framställningar beträffande de olika verkens personaluppsättning, anser jag mig böra omnämna, att 1946 års klassificeringskommitté den 22 december 1947 avgivit betänkande angående klassificering av trafikanstalterna vid post- och telegrafverken samt statens järnvägar (SOU 1947: 78). Betänkandet kommer att för riksdagen anmälas i särskild proposition.

Vidare har 1947 års järnvägsutredning den 21 februari 1948 avgivit betänkande angående organisationen av statens järnvägars centrala ledning (SOU 1948: 13). Ärendet är föremål för beredning.

### **Postverket.**

**Inrättande av 1 förste kontrollörstjänst i Ca 25.** Befattningen är avsedd för närmaste mannen till föreståndaren för postgirokontorets bokföringsavdelning.

#### **GENERALPOSTSTYRELSEN.**

Den 12 maj 1947 genomfördes en omorganisation av postgirokontorets bokföringsavdelning. Efter omorganisationen är bokföringsarbetet uppdelat på fyra sinsemellan självständiga avdelningar under högsta ledning av intendenten (Ca 29) å den förutvarande gemensamma bokföringsavdelningen. Arbetsledningen utövas inom var och en av tre av avdelningarna av en kontrollör och inom den fjärde av en förste kontrollör, därvid för ändamålet inrättats en tillfällig förste kontrollörstjänst. Det är denna som nu föreslås uppförd på ordinarie stat. Innehavaren av tjänsten är tillika ställföreträdare för och närmaste man till intendenten.

Omorganisationen av bokföringsarbetet inom postgirokontoret, vilket arbete sysselsätter inalles ca 1 400 tjänstemän, har till syfte att rationalisera arbetet genom dess decentralisering till smärre enheter under ledning av arbetsbefäl för de olika arbetsdetaljerna. Som en följd därav har intendenten kunnat befrias från en del rutinarbete och löpande göromål. Han kan därför mera odelat ägna sig åt de stora arbetsorganisatoriska och arbetstekniska spörsmål, som naturligen måste föreligga inom ett sådant företag som postgirot. Arbetet inom bokföringsavdelningarna kan dock icke så avgränsas, att icke även i fråga om de dagliga rutingöromålen visst samband mellan desamma måste upprätthållas. Den för varje dag inkommande arbetsmängden kan variera icke oväsentligt avdelningarna emellan, och den tillgängliga arbetsstyrkan kan (på grund av sjukledigheter osv.) bli förhållandevis ojämn. De dagliga omläggningar och justeringar av arbete och arbetskraft, som måste göras, kräva samråd mellan avdelningsföreståndarna, men det är självfallet önskvärt, att åt någon av dessa gives sådan ställning, att han, när så behöves, kan beordra erforderliga dispositioner.

Genom att åt föreståndaren för en av bokföringsavdelningarna gives förste kontrollörs tjänsteställning uppnås även den fördelen, att intendenten erhåller en ställföreträdare och närmaste man, som särskilt vid hastigt inträffande förfall kan ersätta honom. Högsta ledningen av bokföringsarbetet erbjuder nämligen så stora svårigheter och är förenat med så stort ansvar, att en vikarie på denna post nödvändigtvis måste vara i förväg väl insatt i situationen.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden har icke funnit anledning till erinran mot bifall till styrelsens förslag.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Även jag anser mig böra tillstyrka, att en förste kontrollörstjänst inrättas i enlighet med vad styrelsen föreslagit. Jag vill erinra, att Kungl. Maj:t i gällande personalstat för befattningar i högst Ca 23 upptagit vissa av omorganisationen av postgirokontorets bokföringsavdelning föranledda befattningar inom de lönelägen, beträffande vilka Kungl. Maj:t äger besluta om antalet tjänster.

Uppflyttning av 1 byråsekreterare å bankavdelningen från Ca 24 till förste byråsekreterare i Ca 27, 1 byråsekreterare å reklamationskontoret från Ca 24 till förste kontrollör i Ca 25 och 1 kontrollör å tredje byrån från Ca 23 till byråsekreterare i Ca 24. Av ifrågavarande befattningshavare handlägger byråsekreteraren å bankavdelningen rättsärenden och byråsekreteraren å reklamationskontoret vissa ärendesgrupper, som överförts till honom från föreståndaren för kontoret. Kontrollören å tredje byrån förestår byråns taxavdelning.

#### GENERALPOSTSTYRELSEN.

Byråsekreterartjänsten å *bankavdelningen* inrättades den 1 juli 1934. Enligt gällande arbetsordning för styrelsen åligger det byråsekreteraren bl. a. att granska säkerhetshandlingar för beviljade lån, behörighetshandlingar m. m., att granska framställningar om sådana förbehåll rörande utbekommande av i postsparbanken inestående medel, som postanstalt eller revisorn på postsparbankens undersöknings- och registreringsavdelning icke äger medge, att granska till honom överlämnade framställningar rörande överlåtelse eller disposition av postsparbanks- eller postgirotillgodohavande samt att handlägga ärenden rörande avliden motboksägares tillgodohavande i postsparbanken.

Sedan byråsekreterartjänsten inrättades ha postsparbanks- och postgirorelserna varit stadda i kraftig och oavbruten ökning. Från 1935 till 1946 har antalet konton i postsparbanken respektive postgirot ökat med 113 respektive 165 %, antalet omsättningar med 194 respektive 176 % och det omsatta beloppet med 259 respektive 549 %. Denna kraftiga stegring har givet-

vis medfört en stark ökning av de ärenden, som byråsekreteraren har att behandla. Det har därför varit nödvändigt att bereda honom kvalificerad biträdes hjälp, varigenom han kunnat befrias från handläggningen av vissa rättsärenden av jämförelsevis enklare beskaffenhet. Denna anordning har medverkat till att byråsekreterarens arbetsuppgifter i kvalitativt hänseende undergått en förskjutning uppåt.

För tjänstens innehavare är juris kandidatexamen oundgängligen nödvändig.

Föreståndaren för *reklamationskontoret* är förste byråsekreterare i Ca 29. Den fasta personalstyrkan i övrigt utgöres av en byråsekreterare (Ca 24), en kontrollör (Ca 23) och en förste postassistent (Ca 21) jämte biträdespersonal.

Arbetsmängden å reklamationskontoret har under den senaste tioårsperioden ökat avsevärt. I synnerhet har handläggningen av reklamations- och ersättningsärenden i förbindelse med utlandet komplicerats. Härtill ha flera omständigheter samverkat, främst den ökade användningen av flyget för postbefordran. Den utrikes skriftväxlingen har i samband härmed icke blott vuxit i omfång utan även blivit av mera krävande beskaffenhet.

Ökningen och kompliceringen av de å reklamationskontoret handlagda ärendena har i sista hand medfört en stark arbetsbelastning för föreståndaren. Styrelsen har därför funnit det oundgängligen nödvändigt att bereda honom arbetslindring, så att han mera obunden av löpande ärenden kan ägna erforderlig tid åt den allmänna tillsynen och arbetsledningen. Styrelsen har därför från och med den 1 april 1947 befriat honom från handläggningen av vissa ärenden, vilka i stället anförtratts åt den å reklamationskontoret placerade byråsekreteraren. Denne har sålunda övertagit handläggningen av ersättningsärenden beträffande förkomna eller skadade värdeförsändelser och vanliga paket, i samband varmed han erhållit befogenhet att meddela beslut om utbetalande av ersättning, då ersättningsanspråket är ostridigt och ersättningsbeloppet uppgår till högst 50 kronor. Åt byråsekreteraren har vidare uppdragits att handlägga och avgöra ärenden angående restitution eller avkortning av postavgifter i samband med reklamationsärenden. I samband härmed har företagits en allmän göromålsförskjutning uppifrån och nedåt, varigenom vissa göromål överförts från byråsekreteraren till tjänstemän i lägre lönegrader.

De arbetsuppgifter, som byråsekreteraren sålunda övertagit från föreståndaren, äro av kvalificerad natur och förenade med självständig ekonomisk beslutanderätt. Med hänsyn härtill har styrelsen ansett sig böra förordna byråsekreteraren att från och med den 1 april 1947 bestrida göromål, som eljest tillhöra förste kontrollörstjänst (Ca 25).

Taxeavdelningen å *tredje byrån* handhar arbetsuppgifter i samband med postverkets taxeväsen och tidningsrörelse. Arbetet är mångskiftande och ställer stora krav på tjänstemännens arbetsförmåga, omdöme, noggrannhet och språkkunskaper. I all synnerhet gäller detta beträffande utarbetandet av de postala taxepublikationerna, vilka utgöra den väsentligaste och i

många fall den enda vägledningen för såväl allmänheten som de i det praktiska arbetet sysselsatta posttjänstemännen i fråga om avgifter och andra villkor för försändelsers och medels mottagande till postbehandling.

Taxeavdelningen förestås av en kontrollör (Ca 23), som biträdes av en förste postassistent i Ca 21, 1 kontorsskrivare (Ca 19) och 2 kansliskrivare (Ca 15). Dessutom anlitas under stora delar av året tillfällig förstärkningspersonal i kontorsskrivar-, kansliskrivar-, kanslibiträdes- eller kontorsbiträdesgrad.

Taxeavdelningen är underställd förste byråsekreteraren (Ca 29) för allmänna och utrikes ärenden. Föreståndaren för avdelningen har emellertid att självständigt handlägga vissa ärenden. De arbetsuppgifter, som åvila honom, äro både omfattande och krävande. Den senaste tidens utveckling av den internationella posttrafiken — en utveckling som påskyndas bl. a. av den ständigt stegrade användningen av flyget i de mellanfolkliga postförbindelserna — har undan för undan ställt allt större fordringar på taxeavdelningens föreståndare. Härtill kommer att det varit nödvändigt att till honom överföra vissa arbetsuppgifter, som tidigare åvilat förste byråsekreteraren för allmänna och utrikes ärenden, vilkens arbetsbörda länge varit alltför stor och åt vilken dessutom nyligen anförtratts nya omfattande uppgifter.

Härigenom och genom det samtidiga överförandet av en del mindre kvalificerade göromål till förste postassistenten ha arbetsuppgifterna för taxeavdelningens föreståndare i kvalitativt hänseende undergått en sådan förskjutning uppåt, att de numera äro fullt jämförliga med de uppgifter, som i allmänhet åvila tjänstemän i Ca 24. Härtill kommer kontrollörens ställning såsom i viss utsträckning självständig avdelningsföreståndare.

Med hänsyn till ovan berörda förhållanden har styrelsen ansett sig böra förordna kontrollören å taxeavdelningen åt från och med den 1 januari 1947 bestrida göromål, som eljest ankomma på byråsekreterare i Ca 24.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden har icke funnit anledning till erinran mot de av styrelsen föreslagna uppflyttningarna av ifrågavarande tjänster.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Styrelsens ifrågavarande förslag bygga på den kvalitativa skärpning av de med tjänsterna förenade arbetsuppgifterna, som ägt rum på grund av poströrelsens fortgående utveckling. Liksom lönenämnden anser jag mig därför böra tillstyrka styrelsens förslag.

Vid bifall härtill torde å Kungl. Maj:t få ankomma att meddela beslut om minskning av antalet kontrollörstjänster i Ca 23 med 1.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordnat skulle beträffande *personalförteckningen* vidtagas följande ändringar, nämligen ökning av antalet förste byråsekreterare i Ca 27 från 11 till 12, ökning av an-

talet förste kontrollörer i Ca 25 från 43 till 45 och minskning av antalet byråsekreterare i Ca 24 från 16 till 15.

### Telegrafverket.

Uppflyttning av 4 byråingenjörer från Ca 29 till förste byråingenjörer i Ca 30, 3 sektionsingenjörer från Ca 29 till förste sektionsingenjörer i Ca 30, 4 ingenjörer från Ca 25 till Ca 27, 1 kontrollör från Ca 23 till förste kontrollör i Ca 25 och 8 ingenjörer från Ca 23 till Ca 25. Samtliga ifrågavarande befattningar föreslogos av telegrafstyrelsen uppflyttade redan i fjol. Förslagen, som då icke vunno statsmakternas bifall, framföras nu på nytt. Därjämte föreslår styrelsen uppflyttning av ytterligare 3 ingenjörer från Ca 25 till Ca 27 och 7 ingenjörer från Ca 23 till Ca 25. Även dessa förslag framfördes i fjol utan att vinna statsmakternas bifall.

#### TELEGRAFSTYRELSEN.

De till uppflyttning till *förste byråingenjörer* föreslagna fyra byråingenjörerna förestå driftbyråns anläggningsavdelning respektive sektionen för automatiska abonnentanläggningar av L. M. Ericssons system och militära telefonanläggningar å tekniska byråns stationsavdelning, sektionen för telefontransmissionsärenden å samma byrås transmissionsavdelning samt sistnämnda avdelnings sektion för planering och anordnande av nya programledningar för rundradio.

Till arbetsuppgifterna för föreståndaren för *driftbyråns anläggningsavdelning* höra bl. a. teknisk och ekonomisk planering beträffande utökningar och omändringar i de lokala telefonnäten samt granskning av från distrikten inkommande förslag i dessa ämnen och förslag till nya manuella telefonstationer ävensom i samband därmed översyn av landets indelning i stationsområden. Göromålen å avdelningen undergå en snabb och oavlätlig utveckling, i kvantitativt såväl som i kvalitativt hänseende. Belysande för arbetsuppgifternas omfattning är att för år 1946 värdet av de anläggningsarbeten, för vilkas planering avdelningen svarar, uppgår till ca 26 miljoner kronor; som jämförelse må nämnas, att motsvarande siffra för föregående år var ungefär 19 miljoner. Planeringen av dessa anläggningsarbeten är således av mycket stor ekonomisk betydelse för telegrafverket.

På *sektionen för automatiska abonnentanläggningar av L. M. Ericssons (LME) system och militära telefonanläggningar* handläggas alla ärenden rörande anläggning och utökning av automatiska abonnentväxlar av LME:s olika typer. Dessa växlar äro i huvudsak stora och medelstora, och för närvarande äro ca 450 sådana anläggningar, i storlek upp till 1 500 nummer, i drift eller under byggnad, representerande ett värde av ca 20 miljoner kronor. Sektionens arbetsuppgifter omfatta icke endast teknisk granskning av infordrade anbud, beräkning av de med abonnemanget förenade avgifterna samt hithörande offertverksamhet i övrigt, utan även planering av behövlig specialutrustning samt frågor i samband med drift och under-

håll och med växeltypernas utveckling och förbättring. Då abonnentanläggningarnas automatisering stadigt fortskrider, bliva dessa arbeten för varje år allt mer omfattande. Under den senaste femårsperioden har sålunda det årliga antalet ärenden fördubblats. Samtidigt med denna kvantitativa stegring har även arbetets svårighetsgrad ökat, i samband med att abonnenterna i allt större utsträckning anmäla behov av speciella anordningar, avsedda att skapa nya trafikmöjligheter, underlätta växlingsarbetet och över huvud taget medge funktioner av tidigare icke förutsedd art. Härigenom har sektionens och speciellt sektionsföreståndarens arbetsbörda betydligt ökats.

På samma sektion handlägges vidare en grupp av ärenden, vilka avse det militära luftförsvaret. På uppdrag av försvarsstaben och i samråd med olika militära myndigheter planeras, specificeras och konstrueras de för luftförsvaret erforderliga speciella telefoncentralerna, varjämte befintliga anläggningar utbyggas och moderniseras. Dessa arbeten igångsattes i större omfattning redan år 1935 och ha under kriget bedrivits i forcerad takt. Efter krigets slut och som följd av dels krigserfarenheterna och de på senare tid tillkomna nya anfallsvapnen, dels att kännedom om andra länders tekniska utveckling på området numera kunnat erhållas, har för detta tekniska område ett väsentligen nytt läge uppstått, innebärande helt nya krav på det militära luftförsvarets anläggningar. Försvarsstaben har därför ansett fortsatt konstruktions- och planeringsarbete inom detta område nödvändigt i syfte att erhålla nya anläggningstyper, vilka genom de större kraven bliva ännu mer komplicerade än de tidigare. Man måste i denna situation räkna med att detta utvecklings- och planeringsarbete kommer att fortsätta under lång tid framåt, varvid ärendenas växande antal och komplikationsgrad självfallet måste komma att ställa allt större krav på sektionsföreståndaren.

Arbetsuppgifterna på *sektionen för telefontransmissionsärenden* ha särskilt till följd av bärfrekvensteknikens allt hastigare utveckling ökats avsevärt. Såsom exempel på hithörande arbetens omfattning kan nämnas, att hittills utförda arbeten med införande av bärfrekvensdrift på äldre kablar dragit en kostnad av ca 7,5 miljoner kronor och resulterat i 46 000 utvunna förbindelsekilometer samt att nu pågående arbeten av samma slag, för vilka kostnaden beräknas uppgå till omkring 8,5 miljoner kronor, väntas giva ca 73 000 nya förbindelsekilometer, medan arbeten för utvinnande av ytterligare minst 110 000 ledningskilometer äro under förberedande. Kostnaderna för sistnämnda arbeten ha preliminärt beräknats till 10 miljoner kronor. Det må vidare anföras, att de stora kabelanläggningar Stockholm—Göteborg—Malmö, vilka planeras för de närmaste åren, komma att utföras enligt koaxialkabelsystem. Detta innebär en i många avseenden ny teknik på långdistanstelefonområdet.

Till *sektionen för planering och anordnande av nya programledningar för rundradio* hör även övervakning och underhåll av programledningsnätet. Sektionen handhar dessutom det tekniska utarbetandet av nykonstruktioner för programledningsnätet samt ombesörjer leveransprovningar för fär-

digställda rikskablar. Under de senare åren har programledningsnätet utökats i hög grad, och en särskilt stor utvidgning kommer att erfordras i samband med införandet av flerprogram för rundradio. Det i programledningsnätet nedlagda kapitalet utgör för närvarande ca 6,2 miljoner kronor och väntas under de närmaste åren komma att i samband med införandet av flerprogram stiga till i runt tal 20 miljoner kronor, vilket belopp ytterligare ökas, när trådradio allmänt införes. För att möjliggöra utbyggandet av ett programriksnät av här avsedd storlek måste tidigare använda konstruktioner tekniskt omarbetas, nya konstruktioner utarbetas och i övrigt ett omfattande planeringsarbete utföras. De härmed sammanhängande tekniska problemen kräva av sektionsföreståndaren ingående specialkunskap på hithörande områden, en kunskap som kunnat förvärvas endast genom mångårig erfarenhet.

De till uppflyttning till *förste sektioningenjörer* föreslagna sektioningenjörerna förestå Faluns respektive Kristianstads och Västerås sektioner.

Den starka tillväxten av telegrafverkets rörelse och jämsides därmed den snabbt fortskridande tekniska utvecklingen och omdaning av stationer och abonnentanläggningar m. m. överlag har medfört en kraftig ansvällning av arbetsuppgifterna å sektionerna, samtidigt som dessa uppgifter blivit alltmer kvalificerade. Inom nämnda sektioner har utvecklingen gått så långt och därmed sektionsföreståndarnas göromål erhållit den art och omfattning, att styrelsen finner en höjning av vederbörande befattningar från sektioningenjör till förste sektioningenjör grad vara starkt motiverad. Belysande för utvecklingen under den sistförflutna tioårsperioden i de områden, som här ifrågakarande sektioner representera, är att antalet stationer ökat i Faluns sektion från 169 till 274, i Kristianstads sektion från 202 till 230 och i Västerås sektion från 112 till 157 samt att antalet telefonapparater ökat i Faluns sektion från 15 895 till 32 481, i Kristianstads sektion från 16 906 till 35 107 och i Västerås sektion från 13 721 till 30 938.

Beträffande de sju *ingenjörer i Ca 25, som föreslagits uppflyttade till Ca 27*, anför styrelsen följande.

Den sektion inom *tekniska byråns stationsavdelning*, som handhar konstruktion och specificering m. m. av automatiska stationer med koordinatväljaresystem, förestås av en förste byråingenjör (Ca 30). Som dennes närmaste medhjälpare och ställföreträdare tjänstgör en ingenjör i Ca 25 med förordnande att bestrida göromål såsom ingenjör i Ca 27. Sektionens arbetsuppgifter äro synnerligen krävande och innefatta såväl nykonstruktioner som specificering och planering av de olika typer oövervakade helautomatiska telefonstationer, som erfordras för automatisering av landsbygdens telefonnät. Arbetet omfattar jämväl samtrafiksfrågor i samband med helautomatisering av nätgrupper med samtalsräkning enligt olika taxor samt stationernas sammankoppling med automatiska och manuella telefonstationer av skilda typer. Med hänsyn till de viktiga och krävande arbetsuppgifter, som anförtratts den befattningshavare det här gäller, måste han kunna uppfylla högt ställda fordringar på tekniskt kunnande och gott omdöme. Då efterfrågan på ingenjörer med motsvarande kvalifikationer är synnerligen stor icke blott inom tele-



grafverkets olika grenar utan även inom privatindustrien och då det är av stor betydelse för verket att även i fortsättningen kunna försäkra sig om hans arbetskraft för hans nuvarande arbetsområde, är det nödvändigt att bereda honom en mot hans göromål svarande löneställning, så att han icke nödgas söka skäligen befordran på annan plats inom verket eller övergå till enskild tjänst.

Å *tekniska byråns transmissionsavdelning*, sektionen för överdragsstationer, vilken förestås av en förste byråingenjör (Ca 30), tjänstgör såsom sektionens föreståndarens närmaste man och ställföreträdare en ingenjör i Ca 25 med förordnande att bestrida göromål såsom ingenjör i Ca 27. Denne ingenjör har till närmaste uppgift att dels biträda sektionens föreståndaren med mera krävande och omfattande utrednings- och planeringsarbeten, dels handha de på senare år med hänsyn till rationalisering och automatisering av överdragsstationernas strömförsörjning allt mer betydelsefulla arbetena med kraftutrustningarna. Dessa arbeten omfatta bl. a. uppgörandet av förslag till nya och modernisering av befintliga anläggningar, utredningar rörande åtgärder till nedbringande av strömkostnader, krafttaxor och kraftledningskostnader m. m. Han tjänstgör vidare som arbetsledare för motsvarande monteringsarbeten och svarar i egenskap av behörig installatör för alla inom sektionen förekommande starkströmsarbeten. De göromål, som tilldelats här ifrågavarande befattningshavare, äro av synnerligen kvalificerad art och kräva gedigna specialinsikter på de områden, som beröras av hans verksamhet.

Vid *ingenjörskontoret för Stockholms stadssektion*, vilken sektion omfattar städerna Stockholm, Sundbyberg och Solna, tjänstgör en ingenjör i Ca 25 såsom föreståndare för sektionens blockledningsavdelning. Denna avdelning utför såväl nyanläggningar av kabelblockledningar som omläggnings- och reparationsarbeten beträffande redan befintliga sådana inom sektionen. I kabelblockledningarna framföras samtliga telegrafverkets jordkablar inom området. Förutom planeringsarbeten, kostnadsberäkningar, entreprenaduppgörelser och den direkta arbetsledningen åligger det omhandlade tjänsteman att underhandla med kommunala myndigheter i de ärenden, som betingas av avdelningens verksamhet. Han utövar därjämte förmenskap över kontors- och ritkontorspersonal, vilken senare utför ritningar för såväl rörledningar som betongkonstruktioner. Med hänsyn till de många och krävande arbetsuppgifter, som ankomma på den här ifrågavarande ingenjören, har han av styrelsen tilldelats förordnande såsom ingenjör i Ca 27. Enär omfattningen och svårighetsgraden av de arbetsuppgifter, som åligga denne befattningshavare, alltjämt ökar, bl. a. på grund av Stor-Stockholms tillväxt och de ledningsomläggningar, som erfordras i samband med gaturegleringar och nya tunnelbanesystem, finner styrelsen det vara påkallat, att ifrågavarande tjänsteman nu beredes ordinarie tjänst i Ca 27.

Tre ingenjörer i Ca 25 vid *huvudverkstaden i Nynäshamn*, nämligen en å tekniska avdelningen, en å laboratoriet och en å driftskontoret, fullgöra så kvalificerade göromål, att de av styrelsen tilldelats förordnanden tills vidare såsom ingenjörer i Ca 27. Styrelsen anser påkallat, att de nu beredas ordinarie anställning i sistnämnda grad.

Ifrågavarande ingenjör å tekniska avdelningen är ställföreträdare för avdelningschefen, en förste verkstadsingenjör (Ca 30), och måste i denna egenskap vara väl insatt i den senares åligganden. Han har dessutom att självständigt utföra vissa konstruktions- och utredningsarbeten av speciell art, vilka kräva, förutom ingående kännedom om verkstadens tillverkningsmetoder, en utpräglat konstruktiv läggning samt skapande teknisk begåvning.

I verkstadsavdelningens mångskiftande tillverkning förekomma rätt ofta problem, vilka för sin lösning kräva mera speciella laboratoriemässiga undersökningar än de, som åstadkommas vid den mer eller mindre rutinmässiga behandlingen å ett allmänt laboratorium. Dylika problem, vilka kunna vara av mycket stor såväl teknisk som ekonomisk betydelse, hänskjutas till den ovan åsyftade ingenjören å laboratoriet. Denne har att under chefen för tekniska avdelningen självständigt utföra för problemens lösning erforderliga undersökningar och utredningar. Härför krävas goda tekniska insikter och kanske framför allt en på mångårig erfarenhet grundad ingående kännedom om verkstadsavdelningens materiel.

Den å driftskontoret placerade av de ifrågavarande ingenjörerna tjänstgör såsom personalchef för arbetarpersonalen och större delen av tjänstemannapersonalen vid verkstadsavdelningens samtliga verkstäder. Arbetarpersonalen uppgår för närvarande till drygt 1 500 personer och tjänstemannapersonalen till ca 300 personer. I samband med planerad utvidgning av verkstadsrörelsen, avsedd att genomföras inom de närmaste åren, torde arbetarpersonalen komma att ökas till 2 500 å 3 000 personer. Personalchefen svarar för erforderlig rekrytering av ovan angiven personal för de olika verkstäderna, en uppgift, som under nu rådande förhållanden med såväl brist på arbetskraft som stegrad rörlighet hos personalen är mycket maktpåliggande och torde bli än mer krävande i samband med ovannämnda utökning av personalen. I samarbete med planeringsorganisationen ombesörjer personalchefen de personalförflyttningar mellan huvudverkstadens olika arbetsavdelningar, som kunna bli påkallade dels med hänsyn till personalbeståndets rätta avvägning mellan avdelningarna och dels i syfte att i möjligaste mån utnyttja de enskilda arbetarnas individuella förmåga och erfarenhet. Han har även att handlägga frågor rörande tillämpningen och tolkningen av gällande kollektivavtal. Han svarar därjämte för den inom verkstadsavdelningen anordnade verkstadsskolan samt för övrig specialutbildning av verkstadspersonal. Ärendenas rätta handläggning och arbetsuppgifternas ändamålsenliga utförande förutsätter god förtroenhet med verkstadsavdelningens hela arbetsområde och dess mångfald av skiftande arbetsoperationer, god organisationsförmåga, psykologisk blick och gott handlag samt ställer stora krav på vederbörandes omdömesförmåga.

Vid *televerkstaden i Vänersborg*, vilken är stadd i livlig utveckling, är antalet anställda för närvarande ca 300. Personalstyrkan beräknas inom de närmaste åren komma att fördubblas. Tillverkningen omfattar en mångfald olika objekt, såsom reläer, reläsatser, samtalsräknare, telefonväxlar, korskopplingsplintar m. m. Ledarskapet vid en verkstad av denna storleksordning och med så skiftande tillverkning förutsätter hos utövaren, förutom god organisationsförmåga och initiativkraft, även en vidsträckt teknisk erfarenhet. Sådana kvalifikationer krävas icke minst för den allmänna skolningen och utbildningen av arbetarpersonalen, vilken vid anställandet i regel icke besitter någon vana vid sådan tillverkning, varom här är fråga. De krav, som sålunda måste ställas på föreståndaren för sagda verkstad, ha sedan verkstadens start undergått och komma att i fortsättningen undergå en successiv skärpning. Härtill kommer det ansvar, som åvilar befattningshavaren i fråga i egenskap av platschef. Såsom föreståndare för nämnda televerkstad är anställd en ingenjör i Ca 25, vilken tilldelats förordnande tills vidare såsom ingenjör i Ca 27.

Den till uppflyttning till *förste kontrollör* föreslagne kontrollören tjänstgör vid Malmö telegrafstation. Han fungerar närmast under telegrafdirektören såsom souschef för telegrafstationen och i denna egenskap

har han att inför telegrafdirektören svara för samtliga trafikfrågor och ärenden av trafikteknisk natur vid telegrafstationen och dess underlydande telegramexpeditioner. Därjämte ankommer det på honom att handha den direkta ledningen och övervakningen av arbetet å telegrafstationens samtliga avdelningar (apparatsalen, telegramrummet, telegraminlämningen och bud-sändningen); i detta senare arbete har han till år 1947 alternerat å för- och eftermiddagar med en annan kontrollör.

De skäl, som styrelsen tidigare funnit påkalla en höjning till förste kontrollörsgraden av en kontrollörstjänst vid Malmö telegrafstation, ha ytterligare vunnit i styrka genom den allttjämt fortskridande stegringen i stationens trafik.

Vidare har numera tillkommit en omständighet, som gör att höjningen av befattningen icke längre kan uppskjutas. I samband med att de tidigare i telegrafexpeditionen vid Malmö station sysselsatta telegrafassistenterna under år 1947 frigjorts från detta arbete och disponerats för andra, mera kvalificerade arbetsuppgifter inom verket, varvid de i telegrafexpeditionen ersatts med annan, i lägre lönegrad placerad personal, har jämväl en omläggning av befälsförhållandena å stationen genomförts, i det att den ene av kontrollörerna å telegrafstationen överflyttats till telefonavdelningen, där oavvisligt behov av ytterligare befäl förelegat. Den såsom telegrafdirektörens souschef för telegrafstationen fungerande kontrollören är sålunda numera ensam kontrollör å telegrafavdelningen; till sitt förfogande såsom biträden vid ledningen och övervakningen av arbetet å denna avdelning har han två befattningshavare i förste telegrafassistents grad.

Trafikens utveckling vid Malmö telegrafstation samt omläggningarna av personal- och befälsförhållandena därstädes ha medfört en så väsentlig skärpning av de fordringar, som ställas på innehavaren av den å telegrafavdelningen kvarvarande kontrollörstjänsten, och av det ansvar, som åvilar honom, att styrelsen finner det angeläget att den föreslagna uppflyttningen av berörda tjänst till förste kontrollörs grad nu kommer till stånd.

Beträffande de femton *ingenjörer i Ca 23, som föreslagits uppflyttade till Ca 25*, anför styrelsen följande.

Inom sektionen för större automatiska telefonstationer å *tekniska byråns stationsavdelning* har i och med den nu påbörjade automatiseringen av landets rikstrafik ett helt nytt arbetsområde uppkommit, omfattande konstruktion av riksstationer med utrustningar för hel- och halvautomatisk uppkoppling av rikssamtal. För den halvautomatiska trafiken erfordras härvid helt nya växelbordskonstruktioner för olika typer av stationer. Detta konstruktionsarbete handhaves för närvarande av en ingenjör i Ca 23 med förordnande såsom ingenjör i Ca 25. De ovannämnda konstruktions- och utredningsarbetena äro av mycket komplicerad natur, och stora krav måste ställas på tjänstens innehavare, såväl i fråga om erfarenhet av sådana arbeten som i fråga om allmänt tekniskt kunnande.

Å *tekniska byråns stationsavdelning*, sektionen för konstruktions- och utvecklingsarbete för materiel till abonnentanläggningar, tjänstgör närmast under sektionsföreståndaren en ingenjör i Ca 23. Hans åligganden omfatta främst konstruktionsuppgifter i samband med olika typer av telefonappa-

rater, dels helt nya sådana typer, dels förbättring och modernisering av befintliga, vidare konstruktion av tillsatsanordningar för automatiska och manuella abonnentväxlar och andra, mer speciella abonnentanläggningar. Han måste därvid äga god erfarenhet av konstruktion och tillverkning av sådan materiel, vidare måste han vara väl förtrogen med den allmänna utvecklingen på området. De nämnda konstruktionsuppgifterna visa en tydlig tendens att öka i omfattning, samtidigt som deras svårighetsgrad alltmer tilltager, beroende på högre anspråk från abonnenternas sida och telefonsystemets efter hand allt mer komplicerade natur. Styrelsen har därför tilldelat den nämnde befattningshavaren, vilken därjämte tjänstgör som sektionsföreståndarens ställföreträdare, förordnande att tjänstgöra såsom ingenjör i 25 lönegraden.

Å sektionen för manuella anläggningar inom *tekniska byråns stationsavdelning* tjänstgör en ingenjör i Ca 23 med förordnande att bestrida göromål såsom ingenjör i Ca 25, vilken har till uppgift att närmast under sektionsföreståndaren, en förste byråingenjör, detaljplanera och specificera manuella riksstationer i samband med centralstationernas fortskridande automatisering. Dessa arbetsuppgifter ha efter krigsslutet starkt ökat, både kvantitativt, genom att den starka ansvällningen av rikstrafiken medfört ökade krav på snabb utökning av befintliga anläggningar, och kvalitativt, i det att de senaste årens utveckling inom automattelefontekniken medfört en betydande komplicering av riksstationernas teletekniska utrustning. Av denna anledning fordras, att den ingenjörspersonal, som förestår detaljplaneringen av riksstationerna, äger ingående kännedom om de tekniska krav, som den manuella telefontrafiken uppställer, och tillika är förtrogen med automattekniken. Vederbörande skall därjämte kunna planlägga och utföra provningar av utrustningar av här ifrågakarande slag.

Å *tekniska byråns stationsavdelning*, sektionen för större automatiska stationer, tjänstgör en ingenjör i Ca 23, med förordnande såsom ingenjör i Ca 25, såsom föreståndare för den avdelning inom sektionen, som handlägger de i samband med tillkomsten av nya centralstationer och utökning av befintliga sådana uppkommande ärendena rörande planering av stationslokalerna och uppställning av stationsutrustningen. Såsom sakkunnig på detta område biträder tjänstemannen i fråga jämväl sektionen för manuella anläggningar med att behandla motsvarande ärenden. Inom avdelningen planeras, konstrueras och specificeras vidare all den utrustning som ingår i stationernas korskopplingar. Dessa arbeten, vilkas rätta fullgörande är av stor vikt — icke minst ur ekonomisk synpunkt — för stationernas riktiga uppbyggnad, ha under de senare åren ökat betydligt som en följd av centralstationernas fortskridande automatisering.

På *tekniska byråns transmissionsavdelning*, sektionen för överdragsstationer, tjänstgör en ingenjör i Ca 23 med uppgift att, med undantag för strömförsörjnings- och därmed sammanhängande arbeten, utföra konstruktions- och monteringsarbeten för befintliga och nya överdragsstationer. Dessa arbeten omfatta huvudsakligen uppgörandet av konstruktionsritningar och materialspecifikationer, varjämte han utövar arbetsledningen för motsvarande arbeten på överdragsstationerna. Då hithörande arbeten visat en stadigt fortgående ökning och då dessutom på grund av den tekniska utvecklingen allt större krav måst ställas på här ifrågakarande befattningshavare har han sedan den 1 januari 1944 varit tilldelad förordnande att bestrida göromål såsom ingenjör i Ca 25.

För handläggning av de allmänna ärendena å *tekniska byråns transmissionsavdelning* tjänstgör såsom biträde åt avdelningsföreståndaren en ingenjör i Ca 23 med förordnande sedan den 1 januari 1945 att bestrida göro-

mål såsom ingenjör i Ca 25. Av denne tjänsteman måste fordras en god allmän kännedom om ledningsförhållanden och om underhållet av kablar och överdragsstationer. I hans arbetsuppgifter ingå bl. a. utredningar rörande anskaffning av materiel för överdragsstationerna. Dessutom har han att i viss utsträckning uppgöra förslag till instruktioner för överdragsstationer, samt att biträda med behandling av frågor rörande uthyrning av förbindelser. Den snabba och ständigt fortgående ökningen av transmissionsavdelningens arbetsuppgifter har medfört en motsvarande ökning av arbetsuppgifterna för här avsedd befattningshavare.

Följande *nio ingenjörer i Ca 23* ha förordnats att bestrida göromål, vilka eljest ankomma på ingenjörer i Ca 25, nämligen två å distriktsbyrån i Malmö, en å distriktsbyrån i Sundsvall samt en å vardera av ingenjörskontoren för Malmö landssektion, Malmö stadssektion, Göteborgs stadssektion, Stockholms landssektion, Växjö sektion och en å kabelkontoret. Samtliga dessa ingenjörer ha sig ålagda så kvalificerade och krävande arbetsuppgifter, att ordinarie tjänster i Ca 25 böra beredas dem.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Beträffande den föreslagna inplaceringen av fyra byråingenjörer som förste byråingenjörer, har statens lönenämnd under hand inhämtat vissa kompletterande upplysningar. Med ledning härav vill det synas lönenämnden, att den byråingenjör, som tjänstgör som föreståndare för den i driftsbyrån ingående anläggningsavdelningen, i första hand bör uppflyttas till förste byråingenjör. Beträffande övriga föreslagna förste byråingenjörsbefattningar anser sig lönenämnden icke heller böra motsätta sig bifall till telegrafstyrelsens förslag om inrättande av dylika tjänster.

Vid sitt bedömande av styrelsens hemställan om höjd löneställning för de sju ingenjörsbefattningarna i Ca 25 och de femton ingenjörsbefattningarna i Ca 23 har lönenämnden väl fått den uppfattningen, att en del befattningar inom nu ifrågavarande ingenjörsgupper kunna anses mera kvalificerade än de övriga. Lönenämnden har likväl icke ansett sig kunna framlägga något direkt förslag om uppflyttning i lönegrad av vissa bestämda tjänster. Lönenämnden vill i stället förorda, att förslagsvis 4 befattningar i Ca 25 och 8 befattningar i Ca 23 uppflyttas till Ca 27 respektive Ca 25 och att åt telegrafstyrelsen överlämnas att besluta vilka ingenjörsbefattningar, som böra erhålla den höjda löneställningen.

Med anledning av telegrafstyrelsens nu ånyo framlagda förslag att föreståndarna för Falu, Kristianstads och Västerås sektioner skulle uppflyttas från sektionsingenjörer i Ca 29 till förste sektionsingenjörer i Ca 30, erinrar lönenämnden endast, att allmänna lönenämnden i utlåtande över styrelsens anslagsäskanden för innevarande budgetår tillstyrkt, att dessa sektionsingenjörer skulle placeras som förste sektionsingenjörer.

I övrigt har telegrafstyrelsens ifrågavarande förslag icke givit lönenämnden anledning till särskilt uttalande.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har telegrafstyrelsen tidigare framfört samtliga här omförmälda förslag utan att dessa vunnit

statsmakternas bifall. I övervägande antalet fall har detta berott på att lönenämnden ställt sig avvisande gentemot förslagen i fråga. Då styrelsen nu framför dem på nytt, anser jag mig böra tillstyrka dem i den utsträckning, de icke föranlett erinran från lönenämndens sida. Vid bifall härtill skulle alltså uppflyttning ske av 4 byråingenjörer från Ca 29 till förste byråingenjörer i Ca 30, 3 sektionsingenjörer från Ca 29 till förste sektionsingenjörer i Ca 30, 1 kontrollör från Ca 23 till förste kontrollör i Ca 25 samt 4 ingenjörer från Ca 25 till Ca 27 och 8 ingenjörer från Ca 23 till Ca 25. Beträffande ingenjörsbefattningarna i Ca 27 och Ca 25 torde det i enlighet med vad lönenämnden förutsatt böra överlämnas åt telegrafstyrelsen att besluta vilka av de till uppflyttning föreslagna befattningarna, som böra erhålla den höjda löneställningen.

Å Kungl. Maj:t torde få ankomma att meddela beslut om minskning av antalet ingenjörs- och kontrollörsbefattningar i Ca 23 med 8 respektive 1.

**Övriga av departementschefen tillstyrkta förslag.** Telegrafstyrelsen har vidare föreslagit uppflyttning av *dels* verkstadsdirektören och verkstadsöveringenjören från Cp 14 respektive Cp 10 till Cp 16 respektive Cp 12, *dels* 1 förste byråsekreterare å ekonomibyråns utrikesavdelning från Ca 30 till byrådirektör i Ca 31, *dels* 1 överkontrollör å Göteborgs telefonstation från Ca 27 till trafikinspektör i Ca 29, *dels* ock 2 förste kontrollörer, den ene å Stockholms telefonstations riksavdelning och den andre å samma telefonstations rikstelefonbyrå, från Ca 25 till överkontrollörer i Ca 27.

#### TELEGRAFSTYRELSEN.

*Verkstadsdirektören* är chef för telegrafverkets verkstadsavdelning samt i egenskap av chef för verkstadsbyrån ledamot av telegrafstyrelsen. Han fungerar därjämte såsom föreståndare (platschef) för huvudverkstaden i Nynäshamn och är av denna anledning stationerad å sistnämnda ort. Löneställningen för befattningen ifråga har sedan år 1920 icke undergått annan förändring än som direkt följt av övergången till nya lönestater åren 1939 och 1947. Beträffande utvidgningen sedan nämnda år av det med befattningen förenade arbets- och ansvarsområdet må anföras, att telegrafverkets verkstadsavdelning år 1920 hade en personalstyrka avsevärt understigande hälften av den nuvarande, att verkstadsdirektören då icke var ledamot av styrelsen, att arbetsuppgifterna sedan år 1920 i hög grad komplicerats och försvårats på grund av teleteknikens snabba utveckling samt att tillkomsten av ett flertal verkstäder medfört nya problem av administrativ och organisatorisk art. Värdet av verkstadsavdelningens nyproduktion var år 1920 vid dåvarande höga varuprisindex ca 8 450 000 kronor och uppgick under år 1947 till över 24 000 000 kronor.

Styrelsen har upprepade gånger haft under övervägande att uppdelat verkstadsdirektörstjänsten i två befattningar, nämligen en såsom chef för verkstadsbyrån och verkstadsavdelningen med stationering i Stockholm och en såsom föreståndare för huvudverkstaden i Nynäshamn. Styrelsen har emel-

lertid vid varje sådant tillfälle kommit till den uppfattningen, att den nuvarande ordningen är till obestriddlig fördel för verket och att den bör bibehållas så länge det är praktiskt möjligt. Den inblick i verkstadsarbetets tekniska, driftmässiga och organisatoriska förhållanden, som den direkta ledningen av huvudverkstaden i Nynäshamn skänker, utgör ett mycket värdefullt underlag för den centrala ledningen av verkstadsrörelsen i dess helhet.

Befattningen såsom *verkstadsöveringenjör* inrättades den 1 juli 1942 och var då avsedd för föreståndaren för tillverkningsavdelningen vid huvudverkstaden i Nynäshamn. I sitt personalstatförslag den 7 januari 1947 anförde styrelsen beträffande denna befattning bl. a. följande.

Med telegrafverkets verkstadsavdelning äro numera införlivade de tidigare till vederbörande distrikt hörande reparationsverkstäderna i Stockholm och Göteborg. Den senare är för närvarande under ombyggnad för upptagande av en del nytillverkningar. En ny större verkstad har tillkommit, förlagd till Vänersborg. Denna sysselsätter för närvarande ca 300 personer och väntas inom de närmaste åren få sin personalstyrka fördubblad. Ytterligare en stor verkstad är beslutad, att förläggas till Sundsvall. I första utbyggnaden skall denna dimensioneras för 600 arbetare vid full utbyggnad för 1 000 arbetare. Produktions- och verkstadsplaneringen för sundsvallsverkstaden är i full gång.

Jämsides med denna utveckling av telegrafverkets verkstadsrörelse ha verkstadsöveringenjörens arbetsuppgifter avsevärt utvidgats. Tillverkningsavdelningarna vid samtliga verkstäder ha förlagts under hans ledning, och han har även att svara för den drifts- och verkstads-mässiga planeringen av de nytillkomna och de under ny- eller utbyggnad varande verkstäderna. Under honom sortera, förutom de till ett 20-tal uppgående tillverkningsavdelningarna, följande särskilda avdelningar, nämligen arbetsstudieavdelning med ackordsregister, avdelning för personal- och avtalsfrågor, planeringsavdelning med leveranskontor verktygsritkontor, serviceavdelning för den inre tjänsten, maskinritkontor, tillverkningskontrollavdelning samt verkstadsskola.

Den verkstadsöveringenjörens underordnade personalen uppgår för närvarande till omkring 185 tjänstemän och 1 500 arbetare.

Då telegrafstyrelsen i sitt personalstatförslag den 17 oktober 1941 hemställde om inrättande av den ifrågavarande verkstadsöveringenjörstjänsten, föreslog styrelsen densamma inplacering i C 6, och åberopade styrelsen därvid bl. a. den alltmera stegrade efterfrågan på tekniska ledarkrafter med de i detta fall nödvändiga kvalifikationerna. Genom beslut av 1942 års riksdag beviljades tjänsten såsom sådan men placerades i C 5.

Sedan tjänsten numera fått ett betydligt utökat ansvarsområde, måste denna lönegradsplacering anses var avgjort för låg. De med tjänsten förenade förmånerna understiga i alltför hög grad de villkor, som för likvärdigt arbete erbjudas inom den privata industrien. Styrelsen föreslår, att tjänsten från och med den 1 juli 1947 provisoriskt uppflyttas till C 6.

Den sålunda begärda provisoriska förbättringen av verkstadsöveringenjörens lönegradsplacering bifölls av statsmakterna, räknat fr. o. m. den 1 juli 1947. Befattningen är å nu gällande lönestat placerad i Cp 10.

På *ekonomibyråns utrikesavdelning* handläggas ärenden angående telegraf-, telefon- och radioförbindelserna med utlandet, avtal med utländska

förvaltningar rörande taxor, reglementen och föreskrifter för trafiken å dessa förbindelser samt i allmänhet sådana ärenden, som beröra telegrafverkets mellanhavanden med utländska förvaltningar och trafikbolag, samarbetet med internationella fjärrförbindelseunionens byrå i Bern och unionens övriga internationella organ samt deltagandet i de internationella världskonferenserna. Dessutom står avdelningen övriga byråer och avdelningar inom styrelsen till tjänst vid deras utländska skriftväxling. I samband med omorganisationen 1941 förlades även styrelsens utländska kontrollavdelning, vilken har till uppgift att uppgöra avräkningarna med utländska förvaltningar för telefon-, telegraf- och radiotrafiken med utlandet, under utrikesavdelningen, vilket ökade avdelningens personal med ca 20 befattningshavare.

Föreståndare för utrikesavdelningen är en förste byråsekreterare i Ca 30. Innehavaren av befattningen är fil. mag. med höga betyg i franska, engelska och tyska, vilket även är föreskriven kompetens för befattningen i fråga.

I trots av att föreståndaren för avdelningen i och med utländska kontrollavdelningens överförande dit erhöll avsevärt vidgat ansvar och såväl kvalitativt som kvantitativt ökade arbetsuppgifter, gjordes ingen motsvarande höjning av hans lönegradsplacering. Skälet härtill var, att de internationella telefon-, telegraf- och radioförbindelserna under kriget i stor utsträckning voro avbrutna och att det internationella samarbetet därigenom tillfälligt minskats och därmed även göromålen på de båda avdelningarna.

I och med återställandet av telefon-, telegraf- och radioförbindelserna samt återupptagandet av det internationella samarbetet efter krigets slut har emellertid ökningen av avdelningens arbetsuppgifter, såväl i svårighetsgrad som i mängd, gjort sig alltmera märkbar. Styrelsens förbindelser med fjärrförbindelseunionens olika organ, förberedandet av och efterarbetet till de allt talrikare konferenserna (under år 1948 förutses ej mindre än tio internationella konferenser, i vilka svenska telegrafstyrelsen har att delta) och särskilt verksamheten inom de rådgivande kommittéerna betyda för utrikesavdelningen en betydande utvidgning av arbetet och ställer ökade krav på dess föreståndare, som dels har att taga befattning med den alltmera omfattande korrespondensen dels måste delta i åtskilliga av konferenserna. Resultatet av denna utveckling torde i framtiden bli än mera märkbart, då de nyligen avslutade konferenserna i Atlantic City givit fjärrförbindelseunionen en väsentligt utvidgad organisation, i vilken ingå nya permanenta organ, nämligen ett administrativt råd och en frekvensregistreringskommission för kontroll av våglängdstilldelningen. Härtill kommer, att nya bestämmelser för de internationella rådgivande kommittéerna antagits, vilka innebära en intensifiering av kommittéernas verksamhet.

Å *Göteborgs telefonstation* är såsom telefondirektörens närmaste man och ställföreträdare anställd en överkontrollör (Ca 27). Denne åligger att öva tillsyn över trafikarbetet å de fem telefonstationerna i staden samt å de till Göteborgs redovisningsområde hörande växelstationerna, att ha överinseendet över centralstationens kamerala arbete och att biträda telefondirektören



med utredningar av allehanda slag. Han har därjämte att besvara eventuella klagomål och förfrågningar från trafikanter samt att behandla spörsmål rörande instruktioner och expeditjonsföreskrifter för telefonstationernas inom Göteborgs-området olika avdelningar.

Under tioårsperioden 1937—1946 har antalet understationer ökat från 93 till 106, antalet huvudabonnemang vid centralstationen från 41 426 till 73 301, antalet huvudabonnemang inom redovisningsområdet från 49 998 till 96 605 och antalet telefonapparater inom redovisningsområdet från 60 494 till 117 894.

Å *Stockholms telefonstations riksavdelning*, vilken avdelning förestås av en trafikinspektör i Ca 29, tjänstgör såsom dennes närmaste man och ställföreträdare en förste kontrollör (Ca 25).

Sistberörda befattningshavare är närmast ansvarig för ledningen och övervakningen av arbetet å den del av riksavdelningen, där stationens utländska telefonförbindelser betjänas. I hans åligganden ingår därvid bl. a. att, ofta per telefon, rådgöra och träffa överenskommelse med utländska stationer i uppkommande trafikspörsmål. I sin egenskap av avdelningsföreståndarens ställföreträdare har han att vid förfall för trafikinspektören svara för expeditionens behöriga gång å riksavdelningen i dess helhet och att därvid självständigt fatta avgörande i de många uppkommande trafik- och personalfrågor, som icke tåla uppskov.

Befattningshavaren handlägger därjämte ärenden rörande instruktioner och allmänna expeditjonsföreskrifter för riksavdelningen, besörjer uttagningen av telefonister, lämpliga för vidareutbildning till vaktföreståndare å avdelningen eller till tjänstgöring å utlandsförbindelserna, samt leder denna utbildning. Han behandlar vidare frågor, som sammanhånga med reservstationerna, och har att i mera invecklade eller betydelsefulla fall besvara förfrågningar och eventuella klagomål från trafikanter och medexpedierande stationer i expeditjonsfrågor, som beröra riksavdelningens arbete.

Å *Stockholms telefonstations rikstelefonbyrå* har arbetsmängden under senare år visat en stadigt fortgående ökning, samtidigt som den i kvalitativt avseende blivit alltmer krävande. Från 1936 till 1946 har uppbörden ökat med 118 %, antalet huvudabonnemang med 68 % och personalantalet med 83 %. Som chefs för rikstelefonbyrån närmaste man är placerad en förste kontrollör (Ca 25), som tillika är föreståndare för kassaavdelningen. Med hänsyn till den snabba utvecklingen av byråns arbete ha fordringarna på ifrågasvarande tjänstemans personliga omdöme och arbetsledarförmåga måst ställas allt högre.

#### STATENS LÖNENÄMND.

På av telegrafstyrelsen anförda skäl, därvid lönenämnden framför allt beaktat utvecklingen av nyproduktionen inom telegrafverkets verkstadsrörelse samt nödvändigheten för telegrafverket att beträffande de tekniska chefstjänsterna kunna hävda sig i konkurrensen med den enskilda industrien, anser sig lönenämnden böra godtaga den av styrelsen föreslagna

lönegradsplaceringen för verkstadsdirektören och verkstadsöveringenjören. Lönenämnden vill i detta sammanhang tillägga, att omständigheter motsvarande de av nämnden nu åberopade torde ha tillmätts avgörande betydelse vid avvägningen av lönegradsplaceringen för vissa högre tekniska befattningar inom statens vattenfallsverk.

Med uppflyttning av förste kontrollören å Stockholms telefonstations rikstelefonbyrå anser lönenämnden kunna anstå.

I övrigt ha styrelsens ifrågavarande förslag icke givit lönenämnden anledning till särskilt uttalande.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Telegrafstyrelsens ifrågavarande förslag äro framförallt föranledda av de senaste årens utveckling av telegrafverkets rörelse. Den kvalitativa förändring av berörda befattningshavares arbetsuppgifter, som därvid ägt rum, synes mig motivera de föreslagna uppflyttningarna. Jag tillstyrker därför styrelsens förslag. Liksom statens lönenämnd har jag visserligen funnit uppflyttningen av förste kontrollören å Stockholms telefonstations rikstelefonbyrå till överkontrollör i viss mån tveksam, men med hänsyn till den kraftiga utvecklingen inom byråns verksamhetsområde har jag låtit denna tveksamhet falla.

Av departementschefen avstyrkta förslag. Utöver de förslag, för vilka jag i det föregående redogjort, har telegrafstyrelsen hemställt om uppflyttning av *dels* 1 byråingenjör å tekniska byråns stationsavdelning från Ca 29 till förste byråingenjör i Ca 30, *dels ock* om särskilt arvode till föreståndaren för husbyggnadsavdelningen.

Statens lönenämnd har beträffande förstnämnda förslag ifrågasatt om för närvarande tillräckliga skäl föreligga för uppflyttning av befattningen. I fråga om det särskilda arvodet till föreståndaren för husbyggnadsavdelningen framhåller lönenämnden, att den föreslagna sammanlagda ersättningen till befattningshavaren uppgår till i det närmaste samma belopp som lönen i Cp 9.

Vad sålunda förekommit föranleder icke annat uttalande från min sida än att jag för närvarande icke är beredd att tillstyrka de gjorda framställningarna.

Sammanfattning. Vid bifall till vad jag i det föregående föreslagit skulle beträffande *personalförteckningen* vidtagas följande ändringar, nämligen införande av 1 verkstadsdirektör i Cp 16, uteslutning av 1 verkstadsdirektör i Cp 14, införande av 1 verkstadsöveringenjör i Cp 12, uteslutning av 1 verkstadsöveringenjör i Cp 10, ökning av antalet byrådirektörer i Ca 31 från 7 till 8, ökning av antalet förste byråingenjörer i Ca 30 från 14 till 18, minskning av antalet förste byråsekreterare i Ca 30 från 2 till 1, ökning av antalet förste sektionsingenjörer i Ca 30 från 17 till 20, minskning av antalet byråingenjörer i Ca 29 från 24 till 20, minskning av antalet sektionsingenjörer

i Ca 29 från 12 till 9, ökning av antalet trafikinspektörer i Ca 29 från 6 till 7, ökning av antalet ingenjörer i Ca 27 från 8 till 12, ökning av antalet överkontrollörer i Ca 27 från 12 till 13, minskning av antalet förste kontrollörer i Ca 25 från 25 till 24 och ökning av antalet ingenjörer i Ca 25 från 26 till 30.

I *tjänsteförteckningen* skulle verkstadsdirektör införas i Cp 16 och uteslutas i Cp 14 samt verkstadsöveringenjör införas i Cp 12 och uteslutas i Cp 10.

### Statens järnvägar.

**Uppflyttning av 1 verkstadsöveringenjör från Cp 10 till Cp 11 och lantmätaren från Ca 30 till Ca 31.** Verkstadsöveringenjören förestår huvudverkstaden i Örebro. Lantmätaren åter förestår den till bantekniska byrån förlagda äganderättsavdelningen.

#### JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Sin nuvarande löneställning erhöll *verkstadsöveringenjören* år 1936. Verkstaden i Örebro, som ombesörjer underhåll av samtliga statens järnvägars fordonstyper med undantag av godsvagnar, har genomgått en icke obetydlig utveckling och tillförts en mångfald nya arbetsuppgifter bland annat genom järnvägsförstatligandet. Underhållsarbetena för den rullande materielen och tillverkningarna för statens järnvägars övriga avdelningar ha avsevärt ökats och personalantalet vid verkstaden, som vid tiden för 1938 års personalkommissions undersökningar utgjorde 1 343 man, är för närvarande, sedan filialverkstaden i Borås i rationaliseringssyfte tillförts örebroverkstaden den 1 oktober 1947, omkring 1 680 man. Verkstadens bokförda utgifter ha ökats från 11,7 miljoner kronor år 1938 till 20,4 miljoner kronor år 1946. Till denna avsevärda ökning har visserligen en del konjunkturmässiga faktorer bidragit, men till stor del är den föranledd av de nya arbetsuppgifter, som tillförts verkstaden.

Å den *lantmätaren* underställda avdelningen handläggas ärenden angående köp, byte eller försäljning av fast egendom med därtill hörande åtgärder för vinnande av lagfart m. m. Avdelningen handhar vidare vårderna av statens järnvägars omfattande äganderättsarkiv. Lantmätaren tillkommer dessutom att verkställa för statens järnvägar erforderliga lantmäteri-förrättningar på olika platser inom riket. I instruktionen för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl är stadgat, att lantmätare vid statens järnvägar skall ha fullgjort vad enligt gällande lantmäteriinstruktion föreskrives för erhållande av förord till distriktslantmätarbefattning.

Arbetsuppgifterna inom äganderättsavdelningen ha under de senare åren i hög grad ökats. Till väsentlig del har detta föranletts av förstatligandet av enskilda järnvägar och anläggningen av dubbelspår m. m., som krävt och alltfört kommer att kräva ett omfattande arbete i fråga om lantmäteri-tekniska åtgärder och ordnandet av äganderättsförhållandena. Styrelsen anser därför skäligt, att den som avdelningens föreståndare tjänstgörande

lantmätaren uppflyttas till samma lönegrad, som gäller för föreståndarna för bantekniska byråns övriga avdelningar, nämligen Ca 31. Ett ytterligare motiv för denna uppflyttning finner styrelsen ligga i det förhållandet, att de vid lantmäteristaten anställda distriktslantmätarna fr. o. m. den 1 januari 1948 äro placerade i Ca 32.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden har icke funnit järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag föranleda något särskilt uttalande från lönenämndens sida.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Ej heller jag har funnit anledning till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag. Jag tillstyrker därför, att verkstadsöveringenjören uppflyttas från Cp 10 till Cp 11 och lantmätaren från Ca 30 till Ca 31.

Inrättande av 1 förste byråsekreterartjänst i Ca 30, 1 befattning såsom befälhavare å tågfarja i Ca 29, 1 överkontrollörstjänst i Ca 27, 2 byråsekreterartjänster i Ca 24, 1 expeditionsföreståndartjänst i Ca 24, 1 revisorstjänst i Ca 24 och 1 övermaskinisttjänst i Ca 24. Förste byråsekreterartjänsten är avsedd för persontaxebyråns resebyrå- och reseackvisitionsavdelning. Befälhavar- och övermaskinisttjänsterna äro avsedda för tågfarjan Starke. Övriga tjänster äro avsedda, överkontrollörstjänsten för kontrollkontorets huvudavdelning för trafik med utlandet, byråsekreterartjänsterna för persontaxebyråns avdelning för resebyrå- och reseackvisitionsavdelning respektive persontrafikbyråns tidtabellsavdelning, expeditionsföreståndartjänsten för fraktgodsexpeditionen vid Linköping C och revisorstjänsten för revisionskontoret.

#### JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Den 1 oktober 1946 inrättades *persontaxebyråns resebyrå- och reseackvisitionsavdelning*. Statens järnvägar ha för närvarande 17 resebyråer inom och 2 utom landet. Härtill komma 3 upplysningsbyråer. Nya resebyråer äro avsedda att öppnas inom den närmaste tiden. Utvecklingen pekar på en allt större utvidgning av detta arbetsområde.

Resebyrå- och reseackvisitionsavdelningens uppgift är att samordna denna verksamhet och därigenom skapa en god försäljningsorganisation. Avdelningen handhar den organisatoriska och kommersiella ledningen av statens järnvägars resebyråverksamhet. Till avdelningens arbetsuppgifter hör bl. a. att handlägga ärenden angående överenskommelser om försäljning genom resebyråerna av biljetter för olika in- och utländska trafikföretag och att lämna allmänna direktiv beträffande arbetet på resebyråerna och dessas samarbete sinsemellan och med turistorganisationer, tidningar och andra resebyråer i in- och utlandet samt att inspektera resebyråernas verksamhet. Resebyråavdelningen utgör vidare statens järnvägars kontaktorgan gentemot de stora organisationerna inom turist- och hotellväsendet i in- och utlandet.

I statens järnvägars resebyråers arbetsuppgifter ingår att ägna största uppmärksamhet åt persontrafikvärvningen, i syfte att genom en god kundtjänst hävda statens järnvägars konkurrens med andra trafikmedel. De allmänna riktlinjerna härför skola utgå från ifrågavarande avdelning, som för denna verksamhet utgör det sammanhållande organet inom styrelsen.

Såsom föreståndare för nämnda avdelning fungerar sedan den 1 oktober 1946 en expeditionsföreståndare i Ca 27, vilken av styrelsen från samma dag förordnats innehava extra ordinarie förste byråsekreterarbefattning i Ce 30. Styrelsen anser att denna befattning nu bör uppföras på ordinarie stat.

Sedan överenskommelse i början av år 1946 träffats med polska statsbanorna angående upprätthållande av färjeförbindelse mellan Trelleborg och Gdynia, har *tågfärjan Starke* gemensamt med *tågfärjan Drottning Victoria* alltsedan december 1946 upprätthållit trafiken å denna linje.

Av ekonomiska skäl har styrelsen hittills icke ansett sig böra ha fast besättning anställd å *Starke*, utan såväl befäl som manskap har överflyttats från de övriga färjorna, så långt detta låtit sig göra, och resterande behov har fyllts med tillfälligt anställd personal.

Då det av allt att döma numera synes sannolikt, att *Starke* jämväl i fortsättningen kommer att anlitas i reguljär trafik och denna färja dessutom är nödvändig som avbytande fartyg för de båda linjefärjorna *Konung Gustav V* och *Drottning Victoria*, är det erforderligt att ha viss besättning fast placerad även å denna färja. Till att börja med synes dock detta antal böra begränsas till ett minimibehov, och styrelsen har därför inskränkt sig till att föreslå inrättandet av en befälhavar- och en övermaskinistbefattning.

De befattningar i lägre lönegrader, som erfordras för angivna ändamål, ha inrättats fr. o. m. den 1 januari 1948.

Tidigare har *kontrollkontorets huvudavdelning för trafik med utlandet* föreståtts av tjänsteman i A 24 (Ca 27). I samband med kriget fick denne sina arbetsuppgifter betydligt förminskade, varför det då ansågs lämpligt, att där såsom föreståndare placera en tjänsteman i A 20 (Ca 23). Fr. o. m. den 1 november 1946, då trafiken med utlandet åter började stiga, uppflyttades denne tjänsteman till A 21 (Ca 24). Trafiken med utlandet samt resebyråernas verksamhet har emellertid sedan dess ökat i sådan omfattning, att arbetet på utlandsavdelningen återfått samma storleksordning som tidigare. Personalstyrkan är nu lika stor som före kriget. Arbetets svårighetsgrad har dessutom genom de nuvarande extrema trafikförhållandena med utlandet avsevärt ökat. De uppgifter, som numera handläggas på nämnda avdelning, äro av den betydelse, att det är motiverat, att föreståndaren åter placeras i Ca 27.

På *persontaxebyråns resebyrå- och reseackvisionsavdelning* tjänstgör såsom föreståndarens närmaste man och ställföreträdare en bokhållare, förordnad att inneha extra ordinarie byråsekreterarbefattning. Denne har till uppgift att bereda ärenden angående resebyrå- och turisttrafikfrågor av alla slag.

Då föreståndaren för avdelningen på grund av sina arbetsuppgifter ofta befinner sig på resor och deltagar i konferenser och dylikt, får ställföreträdaren i stor utsträckning självständigt handlägga och leda arbetena på avdelningen under föreståndarens frånvaro.

På grund av de krav, som genom arbetsuppgifternas art och omfattning sålunda måste ställas på innehavaren av denna befattning, har han fr. o. m. den 1 mars 1947 förordnats att inneha en extra ordinarie byråsekreterarbefattning. Enär ifrågavarande befattning kan beräknas bli alltjämt erforderlig bör den nu uppföras på ordinarie stat. Den härigenom vakantblivande bokhållarbefattningen erfordras för en tjänsteman på avdelningen, vilken fullgör uppgifter av den art, som närmast ankomma på tjänsteman i 21 lönegraden.

Vid 1947 års riksdag placerades en av de båda gruppledarna å *persontrafikbyråns tidtabellsavdelning* såsom byråsekreterare i Ca 24. Styrelsen finner nu, med hänsyn till de väsentligt ökade arbetsuppgifter som tillkommit bland annat genom de återupptagna utlandsförbindelserna och de nya arbetsuppgifter, som förstataligandet bland annat av trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle medför, tiden inne för inrättande av en ordinarie byråsekreterarbefattning jämväl för den andre gruppledaren.

Den tjänsteman, varom här är fråga, har på grund av det ökade arbete och ansvar, som åvilar honom, meddelats förordnande såsom byråsekreterare fr. o. m. den 15 mars 1946 och har fr. o. m. den 1 juli 1947 antagits till extra ordinarie byråsekreterare.

Enligt gällande normer för personaluppsättning bör expeditionsföreståndare i Ca 24 finnas vid godsexpeditioner med 100 poäng. *Fraktgodsexpeditionen vid Linköping C* uppnådde år 1938, vilket års trafik legat till grund för personalkommissionens förslag till befälsuppsättning m. m., poängtalet 90, vartill kom 7 poäng för omlastning av fraktstycke-gods. På grundval av antalet expeditioner och omlastade fraktstycke-godskollin under år 1946 kan poängtalet för expeditionen uppskattas att för närvarande ligga mellan 130 och 140.

Styrelsen har skäl antaga, att den påvisade trafikökningen blir av bestående art, eller i varje fall att godstrafiken vid stationen skall bibehållas vid en sådan omfattning, att expeditionen i fråga jämväl framdeles skall fylla fordringarna för föreståndartjänstens hänförande till Ca 24, även om en höjning av klassgränserna vid en blivande omklassificering skulle äga rum.

Arbetsuppgifterna på *revisionskontoret* ha i år undergått en avsevärd ökning, beroende bland annat på omräkningsarbeten i samband med ikraftträdandet av nya avlönings- och pensionsförfattningar och på tillkomsten av nya bandelar. Ytterligare en kraftig ökning i arbetsuppgifterna kommer att inträda, därest Göteborg—Dalarne—Gävle-koncernen den 1 juli 1948 kommer att tillföras SJ-nätet. En ny revisorsbefattning bör därför inrättas. Avsikten är, att om en sådan befattning erhålles, på densamma placera en på kontoret tjänstgörande kontrollör på övergångsstat.

## STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden tillstyrker, att de av järnvägsstyrelsen föreslagna bägge byråsekreterarbefattningarna inrättas.

I övrigt har styrelsens ifrågavarande förslag icke föranlett något särskilt uttalande från lönenämndens sida.

## DEPARTEMENTSCHEFEN.

De förslag till nya befattningar vid statens järnvägar, för vilka jag här redogjort, äro samtliga betingade av rörelsens allmänna utveckling eller utvecklingen av speciella rörelsegrenar. Liksom lönenämnden finner jag icke anledning till erinran mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit.

**Införande av kontorist i Ca 13 och förste kontorist i Ca 15.** Kontoristerna och förste kontoristerna vid statens järnvägar äro för närvarande placerade i Ca 12 respektive Ca 14. På uppdrag av chefen för finansdepartementet har 1947 års biträdesutredning verkställt utredning rörande kontoristernas och förste kontoristernas löneställning. Utredningen har ansett sig icke böra förorda ändrad löneställning för ifrågavarande befattningshavare å järnvägsstyrelsens byråer och kontor, å distriktskanslierna, vid ban-, maskin- och förrådsavdelningarna samt vid huvudverkstäderna. Däremot anser utredningen, att kontoristerna och förste kontoristerna vid trafikavdelningen och trafikinspektörsexpeditionerna böra uppflyttas till Ca 13 respektive Ca 15.

Över utredningens förslag ha utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen, statens lönenämnd, svenska järnvägsmannaförbundet samt svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund.

## 1947 ÅRS BITRÄDESUTREDNING.

Utredningen redogör till en början för kontoristernas tidigare avlöningsförhållanden, behandlingen under senare år av deras lönefråga, nuvarande antal kontoristbefattningar, kontoristernas rekryterings- och befordringsförhållanden, kompetenskrav, arbetsuppgifter samt innehållet i de framställningar från personalhåll, som legat till grund för utredningen.

Beträffande kompetenskrav och arbetsuppgifter för kontoristerna vid trafikavdelningen anför utredningen följande.

Av den kontoristpersonal, som sysselsättes inom trafikavdelningen, kräves särskild fackteoretisk utbildning, i det att såsom villkor för erhållande av kontoristbefattning vid trafikavdelningen är uttryckligen föreskrivet godkänd genomgång av trafikavdelningens kontoristkurs. Denna undervisningskurs omfattar teoretisk-praktisk utbildning i ett flertal fackämnen, berörande olika grenar av trafiktjänsten. Kontoristpersonalen vid trafikavdelningen skall alltefter det tjänsteställe, där vederbörande är placerad för tjänstgöring, vara skickad att förrätta tågexpedition (tågklarering) icke blott å mindre stationer, expeditionsställen och trafikplatser utan även å större stationer, att fullgöra uppbördstjänst å större biljett- och godsexpeditioner med stor och tyngande kassarörelse med därtill hörande avgifts- och fraktberäkningar, att förestå mindre biljett- och godsexpeditioner, att ombesörja vagnexpeditionsgöromål å rangerstationer och andra större stationer, där

vagnrörelsen är av större omfattning m. m. Cirkulation mellan olika expeditioner och tjänsteställen förekommer i mycket stor utsträckning.

Biträdesutredningen anser sig kunna konstatera, att tjänstgöringen å trafikavdelningens tjänsteställen i jämförelse med arbetet å kontor och expeditioner inom de övriga avdelningarna är mera mångsidig och delvis även ansvarsfullare, i det att befattningshavaren vid sin tjänsteutövning i trafik-tjänst ofta har att fatta snabba och viktiga avgöranden på eget ansvar, exempelvis såsom stationsföreståndarens ställföreträdare eller som tågexpeditör. Här synes man ock kunna skönja en med åren inträdd mer eller mindre utpräglad förskjutning av arbetsuppgifterna i riktning mot mera kvalificerade tjänsteälligganden än tillföre. Särskilt synes detta vara fallet beträffande den ansvarsfulla tågtjänsten därigenom, att kontoristpersonalen numera i stor utsträckning anlitas för tågklarering å större stationer med jämförelsevis omfattande tågrörelse.

I fråga om de lönegrader, som vid en förbättring av löneställningen för kontoristerna inom trafikavdelningen kunna övervägas, samt i fråga om därvid möjliga tjänstetitlar anför utredningen följande.

Utredningen har utgått från den fördelning av arbetsuppgifter å förste kontorister och kontorister, som anvisats i gällande, av järnvägsstyrelsen utfärdade normer för enhetlig personaluppsättning inom trafikavdelningen. Beträffande *förste kontoristerna* skulle det i betraktande av de funktioner de på grund härav numera ha att fullgöra inom den praktiska trafik-tjänsten kunna ifrågasättas, om icke skäl förefunnes att återställa den likställighet i lönehänseende med vissa andra grupper — förste banmästare, förråds-mästare, ledningsförmän m. fl. — som var rådande före ikraftträdandet av 1919 års avlöningsreglemente. Sistnämnda befattningshavare tillhöra för närvarande lägst Ca 16. Å andra sidan skulle en uppflyttning av förste kontorist-befattningen till sistnämnda lönegrad kunna anses innebära en väl stor, av förhållandena icke motiverad löneskillnad i förhållande till förste kontorister vid statens järnvägars övriga avdelningar. Och då stationsmästarbefattningarna besättas med befattningshavare ur kontoristgrupperna, synes högre lönegradsplacering lämpligen icke böra ifrågakomma än att befordran till den i Ca 16 placerade befattningen såsom stationsmästare av klass 7 medför löneförhöjning. Biträdesutredningen har fördenskull för sin del ansett sig böra stanna vid att förorda, att befattningen såsom förste kontorist vid trafikavdelningen hänföres till Ca 15. För ändamålet bör alltså en ny befattning med placering i nämnda lönegrad införas i tjänsteförteckningen.

Beträffande *kontorist* vid trafikavdelningen vill biträdesutredningen med tillämpning av principen om minst två lönegraders skillnad mellan befattningar inom samma arbetsområde förorda, att en ny kontoristbefattning uppföres å tjänsteförteckningen med placering i Ca 13.

Biträdesutredningen förbiser icke, att invändningar ur praktisk synpunkt kunna göras mot en uppdelning av kontoristpersonalen vid statens järnvägar på icke mindre än fyra lönegrader. Några större olägenheter därav synes dock knappast vara att befara. Övergång från kontoristtjänst vid trafikavdelningen till kontoristtjänst vid annan avdelning eller vid styrelsen har hittills endast undantagsvis ägt rum. I allmänhet förekommer övergång från en avdelning till en annan icke i annat sammanhang än vid befordran. Skulle det av praktiska skäl befinnas lämpligt att särskilja trafikavdelningens kontorister från kontoristpersonal i övrigt vid verket, skulle detta kunna tänkas ske genom att för de förras vidkommande utbyta de nuvarande tjänstetitlarna mot nya tjänstebenenämningar. Utan att framlägga något direkt förslag härutinnan vill biträdesutredningen ifrågasätta, om icke såsom tjäns-



tebeteckning för befattningarna såsom förste kontorist och kontorist i Ca 15 respektive Ca 13 lämpligen skulle kunna användas tjänstebenanämningarna förste stationsexpeditör respektive stationsexpeditör.

Den å trafikinspektörsexpeditionererna tjänstgörande kontoristpersonalen plägar merendels rekryteras från trafiksektionernas personal, varjämte cirkulation mellan trafiksektionsledning och sektioner understundom förekommer. Biträdesutredningen har avsett, att de lönegrader, som förordats för kontoristpersonalen inom trafikavdelningen, skulle tillämpas även å kontoristpersonalen å trafikinspektörsexpeditionererna.

Däremot anser biträdesutredningen, att de nya befattningarna i Ca 15 och Ca 13 icke böra komma i tillämpning beträffande sådan vid trafikavdelningens tjänstgörande kontoristpersonal, som på grund av kroppslig defekt av ett eller annat slag är uppförd å statens järnvägars övergångsstat, liksom ej heller beträffande den kontoristpersonal, som är uppförd på vissa övertagna enskilda järnvägars övergångsstater.

De nya befattningarna anser utredningen böra komma till stånd från och med den 1 juli 1948. I samband därmed bliva ändringar erforderliga i den för år 1948 fastställda personalförteckningen för statens järnvägar, såvitt angår antalet ordinarie kontoristbefattningar i Ca 15, Ca 14, Ca 13 och Ca 12. Något ansökningsförfarande vid överflyttande av nuvarande tjänstinnehavare till de nya befattningarna synes icke böra ifrågakomma, utan torde förklaring böra lämnas därom, att konstitutorial, som utfärdats för vid trafikavdelningen anställd förste kontorist eller kontorist skall gälla såsom konstitutorial å motsvarande befattning i Ca 15 respektive Ca 13. För placering i löneklass i den nya lönegraden synas böra gälla de regler, som i allmänna avlöningsreglementet äro meddelade för fall av befordran till befattning i högre lönegrad.

Utredningen uppskattar den årliga kostnadsökningen vid bifall till utredningens förslag till i runt tal 500 000 kronor.

#### UTLÅTANDENA.

*Järnvägsstyrelsen* avstyrker bifall till utredningens förslag.

Styrelsen anser, att man icke kan tillmäta kravet på att trafikavdelningens kontorister skola ha genomgått godkänd teoretisk fackutbildning allt för stor betydelse. I stort sett likvärdiga kurser genomgås av stationsförmän och konduktörer. Men dessutom utbildas i teoretiska kurser jämväl banförmän, reparatörer och banmästare vid banavdelningen, vagnskötare, vagnförmän, reparatörer och lokmän vid maskinavdelningen samt rälsbussförare vid trafikavdelningen. Flera av dessa kurser äro av betydligt större omfattning än den som är föreskriven beträffande kontoristerna vid trafikavdelningen.

Ej heller skälet att dessa tjänstemän numera ålagts en del arbetsuppgifter, som tidigare varit anförtrödda tjänstemän i högre lönegrad, har den betydelse utredningen inlägger däri, eftersom arbetet under senare år rationaliserats, t. ex. genom införande av kontorsmaskiner samt förenklad redovisning och taxering.

Styrelsen anför vidare följande.

Utredningen har i förbigående angivit, att kontoristerna och förste kontoristerna vid trafikavdelningen ha möjlighet att erhålla befordran till stationsmästare. Enligt styrelsens mening har dock ej tillräcklig vikt lagts vid detta sakförhållande. I 1948 års personalstat finnas inrättade icke mindre än 587 stationsmästarbefattningar av olika grader. Antalet förste kontorister vid trafikavdelningen utgör 406 och antalet kontorister vid samma avdelning 1 436. Antalet stationsmästarbefattningar utgör således 32 % av sammanlagda antalet förste kontorister och kontorister vid trafikavdelningen. Åldersfördelningen bland stationsmästarna är emellertid sådan, att avgången bland dem blir stor. Under åren 1946 och 1947 tillsattes sålunda 94 respektive 64 stationsmästarbefattningar av klass 7. Då medelåldern vid befordran till kontorist vid trafikavdelningen för närvarande ligger under 35 år, är det uppenbart, att största delen av trafikavdelningens kontorister och förste kontorister kunna erhålla befordran till stationsmästartjänster. En motsvarande möjlighet till befordran föreligger icke alls vid de övriga avdelningarna. Det är även att märka, att den föreslagna befodringsgången skulle medföra att det endast uppstår en lönegrads skillnad mellan befattningarna förste kontorist vid trafikavdelningen och stationsmästare av klass 7. Denna befodringsgång med endast en lönegrads skillnad anger utredningen dock som olämplig. Följden torde nämligen bliva den, att även stationsmästarna begära uppflyttning i högre lönegrad.

Rent allmänt vill styrelsen framhålla, att de skäl, som av utredningen anförts för uppflyttning i lönegrad av vissa kontorister och förste kontorister, kunna framläggas för en mängd befattningar vid statens järnvägar, varför förslaget realiserande utan tvekan komme att medföra krav på liknande förhöjningar från andra befattningshavargrupperns sida.

Uppflyttningar i lönegrad vid ett tillfälle för en grupp tjänstemän och vid ett annat tillfälle för någon annan grupp kunna endast leda till missnöje hos de grupper, som icke samtidigt få sin lönegradsplacering prövad. Många beröringspunkter kunna finnas mellan skilda grupper av tjänstemän, t. ex. i fråga om utbildnings- och kompetensvillkor. Det medför därför i regel allvarliga konsekvenser att vid ett visst tillfälle höja en enstaka grupp och samtidigt lämna flera andra helt ur räkningen. Rättvisan bjuder, att den ena gruppens placering på löneskalan i förhållande till andra grupperns placering blir föremål för prövning vid en allmän samtidig översyn av tjänsteförteckningen.

Statens lönenämnd har erinrat, att allmänna lönenämnden senast den 5 mars 1947 yttrat sig över framställningar om höjd löneställning för kontoristgrupperna. Allmänna lönenämnden ifrågasatte därvid, huruvida tidpunkten icke vore inne att verkställa en utredning rörande vissa sedan flera år tillbaka aktuella lönegradsplaceringsfrågor vid statens järnvägar.

Statens lönenämnd anför därefter följande.

Vid sitt övervägande av nu föreliggande förslag om lönegradsuppflyttning av trafikavdelningens kontoristgrupper har statens lönenämnd icke funnit sådana förhållanden ha inträtt, som kunna föranleda lönenämnden att frångå den uppfattning, som allmänna lönenämnden givit uttryck åt, nämligen att frågan om löneställningen för dessa befattningshavare icke borde upptagas till fristående prövning utan lösas i ett vidare sammanhang. I detta hänseende må särskilt påpekas, att ett bifall till utredningens förslag knappast torde kunna undgå att få konsekvenser beträffande löneställningen för vissa

andra grupper av befattningshavare, vilka tidigare ansetts böra i löneavseende likställas med kontoristerna respektive förste kontoristerna. En uppflyttning av kontoristgrupperna vid trafikavdelningen lärer ej heller kunna genomföras utan att påverka löneförhållandena för befattningshavare i med dessa grupper närstående lönelägen. Lönenämnden kan sålunda icke tillstyrka, att utredningens förslag lägges till grund för en lönegradsuppflyttning för nu ifrågavarande kontoristgrupper. Med denna sin inställning till frågan om löneställningen för trafikavdelningens kontorister och förste kontorister kan lönenämnden icke heller biträda biträdesutredningens förslag om uppflyttning i lönegrad av trafikinspektörsexpeditionernas motsvarande tjänstegrad.

Ledamoten av lönenämnden Sjöberg har anmält avvikande mening mot lönenämndens utlåtande. Enligt hans uppfattning borde lönenämnden ha förordat en generell uppflyttning av kontoristerna och förste kontoristerna vid statens järnvägar till Ca 14 respektive Ca 16.

*Svenska järnvägsmannaförbundet* har tillstyrkt utredningens förslag.

*Svenska järnvägarnas kontorspersonal- och arbetsledareförbund* förordar för sin del, att kontoristerna och förste kontoristerna vid trafikavdelningen placeras i Ca 14 respektive Ca 16. Därjämte förordar förbundet, att de kamerala kontoristerna å styrelsens byråer och kontor, å distriktskanslierna, å ban-, maskin- och förrådsavdelningarnas kamerala kontor och expeditioner samt å verkstadskontoren placeras i Ca 14.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Frågan om kontoristernas och förste kontoristernas löneställning vid statens järnvägar har sedan länge varit föremål för diskussion. Av den lämnade redogörelsen framgår att det nu föreliggande förslaget framlagts av en av chefen för finansdepartementet tillsatt utredning. Vid ärendets beredning inom finansdepartementet har ansetts, att frågan bör underställas årets riksdag.

De betänkligheter, som framförts mot förslaget, äro förklarliga. Å andra sidan kan — särskilt vid jämförelse med förhållandena inom statsförvaltningen i övrigt — med fog göras gällande, att löneställningen för vissa kontoristgrupper vid statens järnvägar icke är tillfredsställande. Mot denna bakgrund synes mig det nu framlagda förslaget utgöra en godtagbar lösning.

Efter samråd med chefen för finansdepartementet förordar jag alltså, att befattningarna kontorist i Ca 13 och förste kontorist i Ca 15 införas vid statens järnvägar. Å Kungl. Maj:t torde få ankomma att efter förslag från järnvägsstyrelsen bestämma antalet befattningshavare i de bägge nya tjänstegraderna.

Införande av båtsman och förste motorman å tågfärja i Ca 11 samt motorman å tågfärja i Ca 10. Frågan har aktualiserats av svenska järnvägsmannaförbundet, som i skrivelse den 3 december 1946 föreslog att befattningarna båtsman och motorman å tågfärja skulle införas i A 8 (Ca 12). Befattning som motorman å tågfärja skulle finnas å statens järnvägars dieselmotor-

drivna tåg färja Malmöhus, medan båtsmanstjänst skulle inrättas även vid de båda tåg färjorna Konung Gustav V och Drottning Victoria. Över järnvägsmannaförbundets framställning ha utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen den 2 maj 1947 och av statens lönenämnd den 19 september 1947.

#### SVENSKA JÄRNVÄGSMANNAFÖRBUNDET.

I samband med att statens järnvägars nybyggda tåg färja Malmöhus insattes i trafik å routen Malmö—Köpenhamn, överfördes sådan eldarpersonal från tåg färjan Malmö, som genomgått utbildning såsom dieselmotorskötare, för tjänstgöring såsom eldare ombord å den nya tåg färjan. I mån av ytterligare behov nyanställdes personal, som tidigare innehaft anställning på varv och där genomgått utbildning i maskinuppsättning och skötsel av dieselmotorer.

Det sammanlagda antalet personal, som förutom erforderligt antal maskinister erfordras för tjänsten i maskinrummet, uppgår till åtta.

Vid såväl uttagning bland tidigare anställd eldarpersonal som vid nyanställning har endast kunnat ifrågakomma personer, som innehaft de högsta kvalifikationerna och förvärvat god yrkesskicklighet inom det maskintekniska facket och inom olika specialyrkesgrenar.

Under tid, då fartyget är i trafik, skall maskinpersonalen kunna företaga förekommande reparationsarbeten av rör- och kylvattenledningar, kranar, kylmaskiner, kopparslageriarbeten, svetsnings- och svarvningsarbeten m. m. Under fartygets uppläggning, antingen i hamn eller på varv, skola motorskötarna under ledning av maskinisterna delta i alla förekommande revisionsarbeten av huvud- och hjälpmaskiner.

De arbetsuppgifter, som sålunda åligga denna kategori av tåg färjans besättning, torde till sin karaktär vara sådana, att de väl försvara en väsentligt högre löneställning än den som svarar mot A 5 (Ca 9). På grund av de fordringar, som sålunda uppställas på dessa befattningshavare, synas starka skäl föreligga för att befattningen motorman å tåg färja införes i tjänsteförteckningen och placeras i A 8 (Ca 12).

I allmän sjöfart, då fartyg medföra passagerare, är i regel båtsman anställd ombord, vilken har till åliggande att vara närmaste arbetsledare för däckspersonalen, då rengöring av däck och fartygssidor, putsning av fönster, mässing och dylikt skall företagas. Sådana arbeten, med undantag av vaskning av fartygssidorna, förekomma dagligen ombord å statens järnvägars tåg färjor och får då i regel någon av styrmännen, eller om uppdrag lämnas åt någon av matroserna, denne tjänstgöra såsom arbetsledare. Utöver arbetet som arbetsledare finnas även andra arbetsuppgifter, som böra anförtros åt sådan tjänstehavare, såsom handhavandet av fartygens förråd och tillsyn av livbåtar och livräddningsmaterial. Därjämte bör åt båtsman lämpligen anförtros kontroll av inskrivet resgods m. m.

På grund av de relativt korta tider, som äro fastställda för gång mellan de olika hamnarna, äro samtliga styrmän fullt sysselsatta med navigation, expeditjonsarbete och inspektion av salonger, och kunna av denna anled-

ning icke medhinna den allmänna tillsyn, som i olika detaljer får anses vara erforderlig. Från befälhavarnas och övrigt däcksbefäls sida torde det otvivelaktigt också vara till gagn att veta sig ha tillgång till särskilda befattningshavare för handhavandet av nämnda tjänsteuppdrag.

Med hänsyn till arbetsuppgifterna och det kvalitativa värde, som torde ligga i desamma, får det anses vara skäligt, att båtsmansbefattning bör vara placerad i A 8 (Ca 12).

#### JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Då av infordrad utredning från distriktschefen i Malmö framgår, att ifrågavarande förslag äro väl motiverade med hänsyn till motsvarande befattningshavares ställning vid handelsflottan tillstyrker styrelsen att följande befattningar införas i tjänsteförteckningen, nämligen båtsman och förste motorman å tåg färja i A 7 (Ca 11) samt motorman å tåg färja i A 6 (Ca 10). Styrelsen anser sig alltså icke böra tillstyrka järnvägsmannaförbundets förslag oförändrat.

Enligt distriktschefens utredning skulle de fem eldarbefattningarna i Ca 9 å tåg färjan Malmöhus ombildas till befattningar som motorman å tåg färja samt de tre maskinvaktjänsterna å samma färja i Ca 10 till befattningar som förste motorman å tåg färja.

#### STATENS LÖNENÄMND.

För bedömande av de framförda förslagen om inrättande av nya tjänster å statens järnvägars tåg färjor har statens lönenämnd, sedan tillstånd härtill lämnats av chefen för finansdepartementet, företagit en resa till Malmö samt medföljt tåg färjan Malmöhus å en tur Malmö—Köpenhamn och åter. Under resan överlades med vederbörande befäl samt bereddes tillfälle för representanter för nu ifrågavarande personalkategorier att framföra sina synpunkter. För lönenämnden demonstrerades den berörda personalens arbete under färjans gång.

Beträffande eldar- och maskinvaktpersonalen å Malmöhus inhämtades, att förevarande befattningshavare ha arbetsuppgifter, som väsentligt avvika från dem som ankomma på motsvarande befattningshavare vid de båda ångdrivna tåg färjorna. Eldarna på Malmöhus hade sålunda att under färjans gång ombesörja smörjning och tillsyn av maskineriet, pejling av tankar m. m. samt att vid uppehåll i hamn eller uppläggning deltaga i erforderliga underhålls- och reparationsarbeten. De nuvarande maskinvakterna hade att utföra ett kvalificerat arbete, som krävde stor precision och yrkesskicklighet.

Vidkommande förslaget om inrättande av båtsmansbefattning avsågs, att båtsmannen skulle intaga en förhandsställning framför matroserna och i sådan egenskap fördela arbetet bland däcksmanskapet. Båtsmannen skulle förestå vissa förråd samt se till att förråden vid behov kompletterades och att förbrukningsartiklar för löpande arbeten icke utlämnades i större ut-

sträckning än som vore erforderligt. Han skulle vidare svara för ifrågakommande målningssarbeten, slipning av golv m. m.

Med ledning av vad sålunda inhämtats har nämnden kommit till den uppfattningen, att den nuvarande löneställningen för eldarna och maskinvakterna å tågfarjan Malmöhus icke svarar mot på dessa befattningshavare ankommande göromål. Nämnden anser sig emellertid icke kunna tillstyrka järnvägsmannaförbundets hemställan, att förevarande personalgrupper skulle uppflyttas till Ca 12. Erinras må nämligen, att de härigenom skulle komma att inplaceras i samma lönegrad, som gäller för den å tågfarjan tjänstgörande maskinskötaren, vilkens arbetsuppgifter torde få anses mera kvalificerade än eldarnas och maskinvakternas. Lönenämnden anser sig därför endast kunna förorda, att eldar- och maskinvaktstjänsterna uppflyttas till de lönegrader, som järnvägsstyrelsen föreslagit. De tilltänkta båtsmansbefattningarna synas jämväl böra inplaceras i den av styrelsen föreslagna lönegraden. I detta sammanhang vill lönenämnden meddela, att vid nämndens besök å tågfarjan från personalhåll uttalades önskemål om uppflyttning i lönegrad av rorgångaren och timmermannen samt av de matroser, som hade hand om biljettkontrollen.

Ledamoten av lönenämnden Sjöberg har vid ärendets behandling anslutit sig till järnvägsmannaförbundets förslag.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Liksom svenska järnvägsmannaförbundet och de i ärendet hörda myndigheterna anser jag, att de befattningshavare å tågfarjorna, om vilka här är fråga, bör beredas förbättrad löneställning. Jag anser mig emellertid böra stanna vid att förorda det av järnvägsstyrelsen utformade och av lönenämnden biträdda förslaget. Vid bifall härtill böra befattningarna båtsman och förste motorman å tågfarja i Ca 11 samt motorman å tågfarja i Ca 10 införas vid statens järnvägar. Å Kungl. Maj:t torde få ankomma att efter förslag från järnvägsstyrelsen fastställa antalet befattningar i de tre tjänstegraderna.

Övriga av departementschefen tillstyrkta förslag. Järnvägsstyrelsen har vidare föreslagit uppflyttning av *dels* 1 förste byråsekreterare å förrådsbyrån från Ca 30 till byrådirektör i Ca 31, *dels* 1 förste byråingenjör å maskintekniska byråns motor- och ångloksavdelning från Ca 30 till byrådirektör i Ca 31, *dels* 1 förste byråsekreterare å persontrafikbyråns vagnavdelning från Ca 27 till Ca 30, *dels* 1 ingenjör å maskintekniska byråns bromsavdelning från Ca 25 till byråingenjör i Ca 29, *dels* 2 förste byråsekreterare, den ene å försvarsbyrån och den andre å reklamavdelningen, från Ca 27 till Ca 29, *dels* 4 byråsekreterare, en å drifttjänstbyråns allmänna avdelning, en å samma byrås räkenskapsavdelning, en å maskintekniska byråns allmänna avdelning och en å persontrafikbyråns reseavdelning, från Ca 24 till förste byråsekreterare i Ca 27, *dels* 1 ingenjör å distriktskansliet i Malmö från Ca 25 till Ca 27, *dels* 1 ingenjör å statens järnvägars elektrotekniska labora-

torium i Älvsjö, från Ca 23 till Ca 27, dels 3 ingenjörer, en å elektrotekniska byrån, en å 28 bansektionen med huvudort i Ystad och en å lokstationen i Halmstad, från Ca 23 till Ca 25, dels ock 2 bokhållare, en å godstrafikbyråns vagnavdelning och en å statistiska kontorets avdelning för lok- och vagnstatistik, från Ca 21 till byråsekreterare i Ca 24.

#### JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Å *förrådsbyrån* fungerar som förrådsdirektörens närmaste man och ställföreträdare en förste byråsekreterare i Ca 30. Hans arbetsuppgifter äro utöver dem, som tillkomma honom i förenämnd egenskap, förutom skötseln av löpande ärenden, bland annat handläggning av upphandlingsärenden och personalfrågor, ledning och fördelning av arbetet å förrådsbyrån samt övervakning av linjeförrådets skötsel. Därutöver tillkomma arbetsuppgifter av tillfällig art ävensom utredningar och kostnadskalkyler av olika slag m. m. I detta sammanhang må framhållas, att linjepersonalen å förrådsavdelningen är direkt underställd styrelsen.

I och med den ansvällning av förrådsrörelsen, som förorsakats av det fortgående förstatligandet av enskilda järnvägar med tillhörande billinjer och inträffad trafikstegring, har arbetet å förrådsbyrån avsevärt ökats såväl kvantitativt som kvalitativt, och handläggandet av de stora och betydelsefulla frågor, som förekomma vid statens järnvägars hela landet omspännande förrådsrörelse, har för nämnde förste byråsekreterares del medfört mera självständig handläggning av vissa ärenden.

För bedömandet av förrådsrörelsens stegrade omfattning kan nämnas, att omslutningen, som år 1933 belöpte sig till ca 33 miljoner, år 1946 stigit till ca 143 miljoner och kan efter ett fullföljt förstatligande beräknas röra sig om ungefär 175 miljoner kronor årligen.

Såsom föreståndare för *maskintekniska byråns motor- och ångloksavdelning*, som har en personaluppsättning av 32 personer, tjänstgör en förste byråingenjör. På honom ankommer att leda och övervaka arbeten rörande konstruktion och inköp av ånglok, motorlok, motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer, landsvägsbussar, bilar samt motorförsedda specialfordon. Under honom sorterar dessutom byråns ritarkiv och den för hela styrelsen gemensamma kopieringsanstalten. Avdelningen handhar även besiktning och tillverkningskontroll av de omnämnda typerna av järnvägsfordon.

Avdelningens arbetsuppgifter äro mycket mångsidiga, enär densamma svarar för konstruktion av såväl vagnskorgar, boggier och inredning som maskinanläggningar och kraftöverföringar å motorfordonen. Dessa arbeten äro i allmänhet av speciell art, särskilt på grund av kravet på lättviktskonstruktioner, när det gäller motorfordonen.

Vid avdelningen bedrivs undersöknings- och forskningsarbete i avsikt att få fram för svenska förhållanden lämpliga typer av motorlok samt rälsbussar, avsedda även för mera omfattande persontrafik. Allt i avsikt att erhålla billigare driftformer för de linjer, som nu drivas med ånglok.

När det gäller landsvägstrafiken har avdelningen att leda den tekniska

utvecklingen för att erhålla för statens järnvägars person-, turist- och gods- trafik lämpliga buss- och biltyper.

I fråga om ånglok är nyanskaffningen numera icke så stor, men i stället äger ett omfattande arbete rum för modernisering och standardisering av särskilt de med övertagna banor erhållna ångloken.

Då avdelningen har icke endast mycket mångsidiga utan även synnerligen speciella arbetsuppgifter och då de moderna motorfordonen äro tekniskt sett mycket komplicerade maskiner, inkluderande förutom motorer även kraftöverföringar av såväl elektriska, hydrauliska och mekaniska typer, måste stora krav ställas på föreståndarens kunnighet och ansvar samt förmåga att leda arbetet.

De arbetsuppgifter, som åvila *persontrafikbyråns vagnavdelning*, ha under de senare åren stadigt ökat. Det avsevärda merarbete, som genom ökningen ålagts avdelningen, har också blivit mera komplicerat, dels genom det ojämna förhållandet mellan tillgång och behov av rullande materiel, dels genom att större delen av det ökade antalet vagnar tillförts statens järnvägar i samband med förstatligandet av enskilda järnvägar. De med dessa järnvägar övertagna vagnarna äro nämligen i regel mycket olika såväl i byggnads- och inrednings- som i tekniskt utrustningshänseende, vilket i sin tur medför svårigheter vid dispositionen och användningen av dem; ett förhållande som kommer att ytterligare accentueras, då inom kort tid även trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävles stora personvagnspark skall handhas av persontrafikbyrån.

De svårigheter att tillhandahålla erforderliga personvagnar för trafikens avveckling, som rådde under krigsåren, ha icke blivit mindre utan tvärtom större efter krigsslutet. Någon lättnad torde ej heller vara att förvänta, främst på grund av den allmänna stegringen i resandefrekvensen och den till följd därav utvidgade tågplanen.

Även sovvagnstrafiken har under senare år varit i en fortgående stark utveckling, vilket i sin tur nödvändiggjort, att fördelningen av sovvagnar måst i väsentlig omfattning förläggas centralt till persontrafikbyrån, detta med hänsyn till den otillräckliga tillgången på sovvagnar.

Under senare år ha rälsbussar och rälsbussläpvagnar kommit till stor användning och torde detta framdeles bliva än mera fallet. Arbetet med en ur såväl teknisk som trafikteknisk synpunkt lämplig disposition av dessa ur flera synpunkter olika fordon handhas av vagnavdelningen.

Förutom förslag till nyanskaffning och ur resandesynpunkt lämplig inredning och utrustning av motorvagnar, rälsbussar och rälsbussläpvagnar skall även förslag till nyanskaffning och modernisering av personvagnar uppgöras av vagnavdelningen. Med hänsyn till de varierande trafikbehoven, den med tiden allt mer framträdande konkurrensen med andra trafikmedel, tillgodoseendet av allmänhetens efter kriget allt större önskemål m. m. kräver detta arbete en ur såväl praktisk och teknisk som ekonomisk synpunkt väl genomtänkt planläggning.

Genom vagnparkens ökning har även frågan om underhållet blivit allt



mer framträdande och de revisionsplaner, som varje månad uppgöras på vagnavdelningen måste ägnas en särskild omsorg, för att de skola dels i minsta möjliga mån inverka hindrande på det dagliga trafikarbetet, dels täcka de olika verkstädernas behov av ur arbets- och materielsynpunkter lämpliga arbetsobjekt. Dessa båda krav äro ofta mycket svåra att samtidigt tillgodose, särskilt under sommaren och vid heltrafik.

Samtidigt som arbetet inom vagnavdelningen ökar, stiga också fordringarna på vederbörande tjänstemän, främst då på avdelningsföreståndaren, som inför byråchefen är närmast ansvarig för ärendenas rätta handläggning och för det avdelningen åliggande arbetet. Det arbete och ansvar, som åvilar honom, kommer också att öka allteftersom trafiken utvecklas, förstatligandet av de återstående enskilda järnvägarna fortskrider och möjligheterna bliva större att avhjälpa bristen på personvagnar.

På grund av vad här anförts har styrelsen också sedan den 1 juli 1947 förordnat avdelningsföreståndaren, en förste byråsekreterare i Ca 27, till extra ordinarie förste byråsekreterare i Ce 30.

Å *maskintekniska byråns bromsavdelning* handläggas ärenden rörande bromsar å all rullande materiel, d. v. s. å ellok, ånglok, motorvagnar, lokomotorer, rälsbussar, person-, gods- och specialvagnar. Arbetet inom förevarande arbetsområde har med åren ökat mer och mer. I och med övertagande av enskilda järnvägar har avdelningen ävenledes tillförts betydande arbetsuppgifter.

Med den utveckling här ifrågavarande arbetsområde numera undergått, synes lämpligt ombilda avdelningen ifråga, som hittills sorterat under föreståndaren för byråns godsvagnsavdelning, till en särskild, fristående avdelning, som givetvis har att intimt samarbeta med de övriga avdelningarna inom maskintekniska byrån.

Med hänsyn till de omfattande och krävande arbetsuppgifterna, som falla inom förevarande specialområde, samt de speciella kunskaper, som erfordras av föreståndaren för avdelningen ifråga, anses han böra erhålla byråingenjörs tjänstegrad. Ifrågavarande tjänsteman, som är ordinarie ingenjör i Ca 25, har med hänsyn till ovan anförda förhållanden av styrelsen förordnats att innehava befattning som extra ordinarie byråingenjör i Ce 29.

Å *försvarsbyrån* finnes nu en förste byråsekreterartjänst i Ca 27, vilkens innehavare är byråchefens närmaste man å den civila sidan av byrån. På denne tjänsteman har efter hand och särskilt som följd av det senaste världskriget kommit att läggas allt mera kvalificerade uppgifter, i vilket avseende må angivas följande.

Arten och omfattningen av såväl allmänna som författningsärenden följa utvecklingen överhuvud på transportväsendets område och ställa därigenom — på såväl försvarsbyrån som andra järnvägens tjänsteställen — ökade krav på kvalificerad handläggning. För försvarsbyrån tillkommer såsom något speciellt att bevaka författnings- och organisationsförhållanden av militär eller annan beredskapsnatur, vilka förhållanden även de genom

utvecklingens gång blivit väsentligt vidgade och mera svårbemästrade än förr. Särskilt aktuellt är arbetet med att i byråns författningar m. m. omsätta krigserfarenheter och omdaningar på olika områden. Samtidigt föranleda remisser m. m. i samma syfte utredningar och utlåtanden samt i sinom tid nya tjänsteföreskrifter från byrån. Vidare skola beredskaps-tidens mer eller mindre improviserade bestämmelser och publikationer rationaliseras och personalen härigenom befrias från otillfredsställande instruktionsförhållanden. De sålunda antydda arbetena äro betydligt mera omfattande än förra efterkrigstidens och fordra mera av befattningens innehavare än tidigare. Bidragande härtill är även att det totala kriget numera berör allt större områden av den civila förvaltningen och att en viss enhetlighet skilda verk emellan eftersträvas.

Grensning, redigering, utredningar o. d. göromål, som utöver nämnda ärenden ankomma på förste byråsekreteraren, påverkas både kvantitativt och kvalitativt av de nya verksamhetsgrenar, som byrån fått sig pålagda under de senare åren och som, ehuru med andra tjänstemän såsom närmast föredragande, på nämnda sätt jämväl beröra befattningshavaren i fråga.

På senaste tiden har även bl. a. statens järnvägars driftvärn tillkommit, vilket i sin mån pålagt förste byråsekreteraren arbetsdetaljer av i många fall svårbemästrat och komplicerat slag.

Uppskovsärenden (sammanfattande uttryck för ärenden angående järnvägspersonalens uppskov, hemförlovning, hempermittering m. m. från militärtjänstgöring under beredskap och krig) ha sedan krigsutbrottet varit och äro alltjämt en omfattningsrik och komplicerad ärendesgrupp. Dragkampen mellan militära och järnvägsintressen fortsätter även efter beredskapen och kräver en oavlätlig uppmärksamhet med ingripande och framställningar. Till denna arbetsgrupp höra även frågor om järnvägspersonalens beredskapsregistrering och dess militära tjänstgöringsförhållanden i fred, såsom anstånd med repetitionsövningar, orienteringar till linjebefälet om inkallelser m. m., allt numera av helt annan omfattning än förr resp. nytillkomna företeelser med därav betingade nya krav på förste byråsekreteraren.

Informationer till militära och andra statsmyndigheter, statens järnvägars och enskilda järnvägars tjänsteställen på alla avdelningar, militära resande m. fl. bilda tillsammans med hithörande händelserapporter, klagomål, tolknings- och tillämpningsfall en fr. o. m. detta kriget särskilt framträdande arbetsdetalj. Denna upplysningsverksamhet har visat sig vara av stort värde bl. a. för tjänsteställenas personalbefäl och tjänar framför allt att minska oregelmässigheter och andra friktionsanledningar i förhållandet mellan järnvägspersonalen och militära resande. Den kräver emellertid speciella insikter av sin utövare och tar en dryg del av hans arbetstid i anspråk.

Statens järnvägars reklamverksamhet är sedan den 1 januari 1941 sammanförd till *reklamavdelningen*, sorterande under persontaxeyrån. Centraliseringen till ett tjänsteställe inom styrelsen av all reklamverksamhet medförde — förutom ökning av arbetsuppgifterna — en effektivisering av reklamen. Statens järnvägars reklam får icke stå efter i kvalitet och effek-

tivitet vid jämförelse med andra affärsföretags för att rätt kunna tjäna statens järnvägar såsom Nordens största transportföretag.

Statens järnvägars reklamverksamhet utåt är dels trafikvärvande propaganda och dels upplysningsverksamhet. Härtill har under sista tiden tillkommit en icke obetydlig inre reklamverksamhet, i form av upplysnings- och undervisningsverksamhet bland statens järnvägars personal för att denna på bästa sätt skall kunna tjäna verket och dess trafikanter.

Reklamavdelningens arbetsuppgifter äro att i statens järnvägars egen regi skapa reklamvärdigt högt stående produkter av film, fotografier, broschyrer, affischer, skyltningar, utställningar och annonser. Krigsslutet har medfört krav på nya och omedelbara reklamåtgärder. Förstatligandet av många enskilda järnvägar under de senaste åren och återupptagandet efter kriget av förbindelserna med utlandet ha betydligt vidgat arbetsfältet; statens järnvägars framtidsplaner visa vidare på att ökade reklamuppgifter av vitt skilda slag komma att påvåla avdelningen.

Föreståndaren för reklamavdelningen fungerar på samma sätt som reklamchefen i ett enskilt företag. Han har att taga initiativ till samt bereda och föredraga förslag till reklamåtgärder ävensom att leda och övervaka utförandet av de mångskiftande uppgifterna. På denne tjänsteman måste följaktligen ställas stora krav i olika hänseenden. Han har fr. o. m. den 1 januari 1947 förordnats till extra ordinarie förste byråsekreterare i Ce 29.

Såsom närmaste man till föreståndaren för *drifttjänstbyråns allmänna avdelning* tjänstgör en byråsekreterare. Det denna avdelning åvilande arbetet har under de senaste åren uppvisat en ständig stegring såväl kvalitativt som kvantitativt. Särskilt har arbetsbördan från år 1947 ökat genom tillkomsten av nya författningar och förhandlingsöverenskommelser, som intimt beröra driftsavdelningens stora personalstock och som, förutom att de medfört och medföra ett vidlyftigt utredningsarbete, bidra till att än mer än förut öka antalet hänvändelser till byråns allmänna avdelning från linjeexpeditioner, från personalorganisationer och från enskilda tjänstemän. Från den 1 juli 1948 beräknas dessutom trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle järnvägar och möjligen även några andra enskilda järnvägar bliva inlemmade i statens järnvägar, varmed följa nya arbetsuppgifter, som i stor utsträckning komma att belasta denna avdelning.

Såsom föreståndare för *drifttjänstbyråns räkenskapsavdelning* tjänstgör en byråsekreterare.

Handläggningen av på drifttjänstbyrån ankommande ärenden, berörande räkenskapsväsendet, driftsekonomien och statistiken, ombesörjes — i den mån hänvisning till någon av överinspektörerna ej äger rum — av byråns avdelning för räkenskaps- och ekonomiärenden. Bland de viktigare arbetsuppgifter, som ankomma på nämnda avdelning, må nämnas följande.

Avdelningen har att under överdirektören och i samarbete med vederbörande överinspektörer verkställa granskning av de från distriktcheferna och föreståndarna för statens järnvägars resebyråer i utlandet årligen inkommande förslagen till kostnadsstater för drift och underhåll samt hyres-

verksamhet, att utföra härför erforderliga sammanställningar, undersökningar och beräkningar i och för kontroll av att begärda anslag äro rätt avvägda ävensom att utarbета motiveringar för järnvägsstyrelsens framställningar på detta område till Kungl. Maj:t. Avdelningen åligger även att utöva fortlöpande kontroll över penninghushållningen inom drifttjänsten samt över de bokförda utgifternas förhållande såväl till de fastställda anslagen för olika tjänsteställen — numera uppgående till ett 100-tal — som till det presterade trafikarbetet m. m. ävensom att verkställa härav betingade kostnadsanalyser och ifrågakommande andra utredningar.

Vidare har avdelningen att ombesörja ett rätt omfattande statistiskt arbete, varibland särskilt må nämnas utarbetandet av lönestatistik beträffande statens järnvägars ban- och byggnadsarbetare. I nära samband härmed står åliggandet att fortlöpande övervaka denna personalgrupps ackordsförtjänster.

Förutom ovan nämnda arbetsuppgifter ankommer på avdelningen handläggning av en mångfald löpande ärenden, avseende driftsekonomin, räkenskapsväsendet och statistiken m. m. Hit höra exempelvis verkställandet av speciella kostnads- och andra dylika utredningar, behandlingen av frågor, avseende föreskrifterna för utgiftsbokföringen och dessa föreskrifters praktiska tillämpning inom olika områden av drifttjänsten, samt beredningen av kollektivavtalsfrågor beträffande den stora personalgruppen ban- och byggnadsarbetare.

Framför allt på grund av bannätets tillväxt genom förvärv av enskilda järnvägar men även av andra orsaker har under senare år avdelningens verksamhetsområde kraftigt utvidgats och därmed har också föreståndarens arbetsbörda och ansvar i motsvarande grad ökats. Såsom i sin mån belysande härför kan förtjäna nämnas, att summan av de årliga belopp, varöver avdelningen har att utöva fortlöpande kontroll under de senaste fem åren stegrats från omkring 250 miljoner kronor till 470 miljoner kronor, d. v. s. med icke mindre än 88 procent.

Såsom föreståndare för avdelningen fungerade före den 1 juli 1942 en extra ordinarie befattningshavare i 21 lönegraden (extra ordinarie notarie). Efter av 1938 års personalkommission framställt, av järnvägsstyrelsen tillstyrkt förslag förändrades fr. o. m. nyssnämnda tidpunkt befattningen till ordinarie i samma lönegrad. Med en i och för sig motiverad höjning av befattningen ansåg kommissionen böra anstå i avvaktan på den vidare utvecklingen.

Då, såsom ovan påvisats, föreståndarens arbetsbörda och ansvar under de senare åren ökats i mycket hög grad, synes tiden nu vara inne att vidtaga den höjning av befattningen, som personalkommissionen haft under övervägande redan år 1942.

Föreståndaren för *maskintekniska byråns allmänna avdelning* innehade tidigare tjänsteställning som sekreterare i 24 lönegraden (Ca 27), men denna sänktes till 21-gradstjänst (Ca 24) i samband med att bl. a. maskinavdelningens personalärenden överflyttades till den år 1932 nyinrättade

drifttjänstbyrån. Sedan nämnda tid har byrån emellertid tillförts en elektrolokavdelning (1939) samt en bilfordonsavdelning (1942), vilka båda tillskott för den allmänna avdelningens vidkommande även medfört en hel del arbetsuppgifter av fullständigt ny art.

Inom nämnda avdelning, som har en personaluppsättning på 17 personer, handläggas bl. a. upphandlingsärenden, kostnadsstater, investeringsstater, bokföringsärenden, utgivandet av särtrycken 77 (inventarieförteckningen över all statens järnvägars rullande materiel) och 164 (bestämmelser angående ändring och underhåll av rullande materiel m. m.), uppgörandet av diverse statistiska uppgifter för olika publikationer, förandet av journaler och liggare över rullande materiel, specialbokföring för postvagnar, bearbetning av tjänsterapporter och därav föranledda åtgärder, varjämte givetvis byråns personalärenden, antagningar, befordringar, avlöningsärenden och dylikt handhaves av denna avdelning liksom ock likvidering av all nyinköpt rullande materiel med åtföljande bokföringsåtgärder och redovisningar. Härjämte har allmänna avdelningen att biträda byråns samtliga fyra tekniska avdelningar i ärenden, som avse affärsuppgörelser, kontraktsärenden, anslagsärenden och annat mer eller mindre kameralt arbete, vilket givetvis medfört att avdelningen fått sina arbetsuppgifter såväl kvalitativt som kvantitativt ökade i proportion till de tekniska arbetsuppgifternas ökning. Ökningen i avdelningens arbetsbörda kan med tydlighet även utläsas i bl. a. följande siffror. Värdet av de genom avdelningen kontrakterade nybeställningarna uppgick år 1937 till i runt tal 6,5 miljoner för att för budgetåret 1946/47 stiga till ungefär 40,0 miljoner kronor. Anskaffningsvärdet av den rullande materielen, som handhaves och redovisas av maskintekniska byrån, uppgick år 1937 till 342 miljoner för att den 1 januari 1947 vara uppe i 646 miljoner kronor. Dessa ökningarna återspegla sig i sin tur direkt i de anslagsäskanden, som handläggas av föreståndaren för allmänna avdelningen och vilka därjämte, sedan byråns arbetsområde kommit att omfatta olika skengående motorfordon och motorfordon för landsvägsdrift, blivit allt mer komplicerade.

Av föreståndaren för avdelningen fordras en ingående kännedom icke blott om de rent kamerala ärendena utan även om en hel del av de å de tekniska avdelningarna förekommande och han måste ha god kännedom om den rullande materielen. Han har förordnats till extra ordinarie förste byråsekreterare i Ce 27.

På *persontrafikbyråns reseavdelning* har arbetet kraftigt ökat år från år. Under och efter senaste världskriget har denna ökning varit mest markant. Den sammanhänger med att statens järnvägars arbetsområde under de senaste åren betydligt utvidgats och att persontrafiken ökat i intensitet. Vidare ha allmänhetens anspråk på särskilda transportanordningar för resor till större evenemang och stora sammankomster samt för gruppresor ökat efter hand samtidigt som styrelsen strävat efter att på olika sätt göra anordningar för sådana resor så bekväma som möjligt. Arbetet på ifrågakvarande avdelning väntas att ytterligare öka såväl kvantitativt som

kvalitativt bl. a. med anledning av det fortsatta förstatligandet av enskilda järnvägar.

På grund av den arbetsbörda, som sålunda påvilar föreståndaren för re-seavdelningen, har styrelsen redan den 1 juli 1946 meddelat förordnande för denne att tills vidare bestrida göromål som eljest ankomme på förste byråsekreterare i A 24 (Ca 27), vilket förordnande den 1 juli 1947 utbyttes mot en extra ordinarie förste byråsekreterarbefattning i Ce 27.

Förste maskiningenjören å *distriktskansliet i Malmö* intager en särställning bland de experter, som äro placerade på distriktskanslierna, i det att han förutom att fullgöra samma åligganden, som tillkomma maskinexperterna å de övriga distriktskanslierna, fungerar som sektionföreståndare för tågfarjelinjerna och även är maskintekniskt sakkunnig för den fartygsförbindelse Malmö-Köpenhamn, som bedrivs av det numera statsägda Svenska Rederiaktiebolaget Öresund. Detta utökade arbetsområde inverkar givetvis även på tjänsteförhållandena för förste maskiningenjörens närmaste man, vilken åligger att vara hans medhjälpare och ställföreträdare även vad beträffar hans egenskap av fartygsexpert. Sedan 1944 har denne tjänsteman på grund av de särskilda kvalifikationer, som krävas av honom, varit placerad i A 22 (Ca 25). Då allt för täta ombyten äro synnerligen olämpliga för detta arbetes behöriga skötsel och göromålen dessutom numera äro så kvalificerade, att även ur den synpunkten en höjning ansågs motiverad, har styrelsen funnit skäligt att efter ledigförklarande i vanlig ordning antaga den tjänsteman, som fullgör denna tjänst, såsom extra ordinarie ingenjör i Ce 27.

Det *elektrotekniska laboratoriet i Älvsjö* ersätter ett tidigare inom järnvägsstyrelsens lokaler inrymt laboratorium. Verksamheten har hittills letts av en verkstadsmästare, som i avseende på riktlinjerna för arbetet erhållit direktiv från elektrotekniska byråns olika tekniska avdelningar, närmast kraftförsörjningsavdelningen, under vilken laboratoriet sorterar.

Efter utflyttningen till Älvsjö kommer verksamheten icke i samma utsträckning som nu är fallet att kunna omedelbart repliera på byråns ingenjörskrafter. Denna omständighet i förening med ökningen av arbetsuppgifterna gör, att ledningen av laboratorieverksamheten bör anförtros en kvalificerad ingenjör med ingående kännedom om och vana vid de härmed förenade arbetsuppgifterna. Förutom de inom laboratoriet förekommande göromålen skall denne ingenjör även planlägga och genomföra de undersökningar av bl. a. kontaktledningsnätets egenskaper och tillstånd, för vilka nyligen anskaffats en specialbyggd mätvagn.

I planeringen av det nya laboratoriet och mätutrustningen i den ovan nämnda mätvagnen har varit engagerad en högskoleingenjör med placering i Ca 23, vilken, sedan uppförandet av laboratoriet påbörjades och mätvagnen togs i drift, innehar förordnande i 27 lönegraden.

Det förutses, att de arbetsuppgifter, som längre fram komma att påvila föreståndaren för laboratoriet, bliva av sådan omfattning och art, att en byråingenjörstjänst vore motiverad. I avvaktan på att verksamheten sta-

biliserats och nått full omfattning anses dock, att för laboratorieföreståndaren tills vidare bör inrättas en ingenjörstjänst i Ca 27.

På grund av den alltmer ökade tåghastigheten och det ökade tågantalet ha signalsäkerhetsanläggningar visat sig behövliga i en mycket stor omfattning. Projekteringen av dessa anläggningar, som blivit allt mer komplicerade, kräver numera en högt kvalificerad personal. För att avverka de härmed förenade arbetena har inom *elektrotekniska byrån* måst avdelas största möjliga antal kompetenta arbetskrafter. Bland dessa finns för närvarande en grupp, som arbetar med projektering av större elektriska ställverksanläggningar. Denna grupp ledes av en ingenjör i 23 lönegraden, vilken på grund av de honom därvid åvilande arbetsuppgifterna meddelats förordnande i 25 lönegraden.

På de mest arbetstyngda *bansektionerna* är som sektionsföreståndarens närmaste man placerad en ingenjör i Ca 25, medan på de mindre sektionerna närmaste mannen är placerad i Ca 23. Någon direkt poänggräns har därvid icke angivits av 1938 års personalkommission, vars utredningar legat till grund för bedömandet av denna fråga, men med hänsyn till poängtalen å de sektioner, som hittills tilldelats ingenjörsbefattningar i Ca 25, torde poänggränsen kunna beräknas ligga vid omkring 1800.

Sedan personalkommissionen slutfört sitt uppdrag, hava — såsom en följd av förstatligandet av enskilda järnvägar — flera nya bansektioner tillkommit, bl. a. 28 bansektionen med huvudort i Ystad. Poängtalet för denna sektion, som ökat med 194 km huvudspår sedan år 1942, uppgick redan vid en till 1938 års prisnivå reducerad beräkning, baserad på förhållandena åren 1941—1943, till angivna gränsvärde och bör således nu ligga väsentligt högre. För sektionsföreståndaren har i anledning härav fr. o. m. den 1 juli 1946 inrättats en förste baningenjörsbefattning. Då de arbetsuppgifter, som åvila sektionsföreståndares närmaste man, äro av så kvalificerad art, att de motivera en höjning av befattningen till Ca 25, tilldelades innehavaren av nämnda befattning enligt beslut av styrelsen förordnande såsom ingenjör i Ca 25 under år 1947.

Den med Halmstad—Nässjö järnvägar övertagna verkstaden i Halmstad drevs t. o. m. september 1946 som huvudverkstad och var som sådan underställd verkstadsbyrån, men övergick sedan till maskinavdelningen som driftverkstad. Härigenom fick *lokstationen i Halmstad* en helt annan karaktär än tidigare. Fr. o. m. den 1 januari 1947 placerades därför som föreståndare för denna lokstation en ingenjör i Ca 23, vilken samtidigt — efter ledigförklarande i vanlig ordning — erhöll förordnande som ingenjör i Ca 25. Detta skedde dels på grund av lokstationens storlek, dels emedan till driftverkstaden förlagts en stor del av ångloksunderhållet såväl för 25 maskinsektionen som ock för de lok, vilka inom 10 maskinsektionen trafikerade linjen Nässjö—Oskarshamn. Dessutom tillkom, att lokstationsföreståndaren måste tilldelas en relativt självständig ställning på grund av avståndet till sektionens huvudort (Borås).

Vid en i början av innevarande år av särskilt tillkallade sakkunniga före-

tagen värdering av den arbetsbörda, som åvilar föreståndarna för statens järnvägars lokstationer, har det också visat sig, att Halmstads lokstation fått poängvärdet 552, vilket enligt för klassificering av lokstationer tillämpade grunder berättigar till föreståndarens placering i Ca 25.

Arbetet å *godstrafikbyråns vagnavdelning* har under de senaste åren oavbrutet ökat. Antalet å statens järnvägar lastade vagnar utgjorde år 1939 1 260 000 och år 1946 2 910 000. Ehuru vagnbehovet sålunda ständigt ökat, har antalet godsvagnar ej ökat i motsvarande grad. Byrån har därför länge haft och har allt fortfarande att kämpa med följderna av en allvarlig vagnsbrist. Detta försvårar i hög grad arbetet och nödvändiggör en oavlätlig och noggrann kontroll av vagnomsättningen, vagnanvändningen, vagnomloppet och fördelningen av vagnar mellan olika trafiksektioner m. m.

Den i övrigt allmänt ökade arbetsbördan å avdelningen har gjort det nödvändigt att avlasta en del arbeten från avdelningens föreståndare. Från och med den 1 september 1947 vidtogs därför den organisatoriska förändringen, att vissa mera krävande arbeten anförtroddes åt en av avdelningens bokhållare, för vilken samtidigt en extra ordinarie byråsekreterarbefattning inrättades.

Då det kan förutses, att avdelningens arbeten framdeles vad beträffar såväl kvantiteten som kvaliteten komma att öka, bland annat till följd av att trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle omfattande linjenät fr. o. m. den 1 juli 1948 torde komma att införlivas med statens järnvägar, äro de arbeten, som påvåla ifrågavarande tjänst, av sådan art, att dess placering i Ca 24 är väl motiverad.

Arbetsmängden å *statistiska kontorets avdelning för lok- och vagnstatistik* torde komma att öka avsevärt på grund av bland annat övertagandet av Göteborg—Dalarne—Gävle-koncernen. Då arbetsledaren å kontorets avdelning för varu- och tariffstatistik fr. o. m. den 1 juli 1947 innehar tjänsteställning som byråsekreterare, synes samma tjänsteställning böra beredas föreståndaren för avdelningen för lok- och vagnstatistik.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden tillstyrker uppflyttning av förste byråsekreteraren å förrådsbyrån och förste byråingenjören å maskintekniska byråns motor- och ångloksavdelning till byrådirektörer i Ca 31, uppflyttning av ingenjören i Ca 23 å elektrotekniska laboratoriet i Älvsjö och ingenjören i Ca 25 å distriktskansliet i Malmö till ingenjörer i Ca 27 samt de föreslagna uppflyttningarna till byråsekreterare å godstrafikbyråns vagnavdelning och statistiska kontorets avdelning för lok- och vagnstatistik.

I övrigt ha järnvägsstyrelsens ifrågavarande förslag icke föranlett något särskilt uttalande från lönenämndens sida.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

De av järnvägsstyrelsen föreslagna uppflyttningarna av här omförmälda befattningar böra ses mot bakgrunden av de ökade arbetsuppgifter, som



föranletts icke endast av rörelsens allmänna utveckling utan framförallt förstatligandet av enskilda järnvägar främst trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle. Det av nämnda förhållanden aktualiserade behovet av förbättrad löneställning för vissa befattningshavare föranleder icke någon erinran från min sida. Jag är alltså beredd tillstyrka styrelsens förslag.

Vid bifall härtill torde å Kungl. Maj:t få ankomma att meddela beslut om minskning vid styrelsen av antalet ingenjörsbefattningar i Ca 23 med 2 och antalet bokhållarbefattningar med 2 samt vid driftsavdelningen av antalet ingenjörsbefattningar i Ca 23 med 2.

**Av departementschefen avstyrkta förslag.** Utöver de förslag, för vilka jag i det föregående redogjort, har järnvägsstyrelsen hemställt *dels* om inrättande av 1 ingenjörstjänst i Ca 27 å bantekniska byråns husbyggnadsavdelning, 1 byråsekreterartjänst i Ca 24 å persontrafikbyråns vagnavdelning och 5 förrådsmästartjänster i Ca 18, *dels ock* om uppflyttning av 2 förste byråingenjörer å förrådsbyråns tekniska avdelningar från Ca 30 till byrådirektörer i Ca 31, 1 byråingenjör å bantekniska byråns broavdelning från Ca 29 till förste byråingenjör i Ca 30, 1 verkstadsingenjör vid huvudverkstaden i Örebro från Ca 29 till förste verkstadsingenjör i Ca 30, 1 byråsekreterare å persontaxebyråns inländska avdelning från Ca 24 till förste byråsekreterare i Ca 27, 3 ingenjörer, en å elektrotekniska byråns kraftförsörjningsavdelning och de bägge övriga vid huvudverkstäderna, från Ca 25 till Ca 27, 1 ingenjör å elektrotekniska byråns ledningsavdelning från Ca 23 till Ca 27, 3 ingenjörer vid maskinavdelningen från Ca 23 till Ca 25, 2 bokhållare, den ene å reklamavdelningen och den andre å persontrafikbyråns reseavdelning, från Ca 21 till byråsekreterare i Ca 24 samt 4 byråassistenter å kontrollkontoret från Ca 23 till kontrollörer i Ca 24.

Statens lönenämnd har avstyrkt ifrågavarande förslag.

Vad sålunda förekommit föranleder icke annat uttalande från min sida än att jag för närvarande icke är beredd att tillstyrka styrelsens förslag.

**Nya tjänster i anledning av statsförvärv av enskilda järnvägar.** Riksdagen har numera bifallit Kungl. Maj:ts i propositionen nr 191 framlagda förslag om införlivning av vissa järnvägar i det statliga järnvägsnätet. På grund härav samt i anledning av tidigare beslut om förvärv av Gotlands järnvägar erfordras följande ordinarie befattningar i Ca 24 och högre lönegrader, nämligen *dels* från och med den 1 juli 1948 1 förrådsintendent i Ca 30, 3 förste baningenjörer i Ca 30, 1 förste byråingenjör i Ca 30, 2 förste maskiningenjörer i Ca 30, 4 förste trafikinspektörer i Ca 30, 2 förste verkstadsingenjörer i Ca 30, 1 maskiningenjör i Ca 29, 2 trafikinspektörer i Ca 29, 1 ingenjör i Ca 27, 6 ingenjörer i Ca 25, 5 byråassistenter i Ca 24, 3 expeditionsföreståndare i Ca 24 och 2 kontrollörer i Ca 24, *dels ock* från och med den 1 januari 1949 1 baningenjör i Ca 29 och 1 byråassistent i Ca 24. I samband härmed kan antalet verkstadsingenjörer i Ca 29 från och med den 1 juli 1948 minskas med 1. Vidare erfordras ett antal stationsinspektorstjäns-

ter. Härtill återkommer jag vid min anmälan av 1946 års klassificeringskommittés betänkande.

Därutöver erfordras vissa befattningar å övergångsstat, bl. a. beroende på att vissa övertagna befattningar i anledning av pågående utredning rörande statens järnvägars distriktsorganisation icke nu böra uppföras å ordinarie stat. Kungl. Maj:t torde bemyndigas att fatta beslut härom.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående föreslagit skulle beträffande *personalförteckningen* vidtagas följande ändringar, nämligen dels den 1 juli 1948 införande av 1 verkstadsöveringenjör i Cp 11, uteslutning av 1 verkstadsöveringenjör i Cp 10, ökning av antalet byrådirektörer i Ca 31 från 19 till 21, införande av 1 lantmätare i Ca 31, ökning av antalet förrådsinfendenter i Ca 30 från 3 till 4, ökning av antalet förste baningenjörer i Ca 30 från 25 till 28, ökning av antalet förste byråsekreterare i Ca 30 från 7 till 8, ökning av antalet förste maskiningenjörer i Ca 30 från 19 till 21, ökning av antalet förste trafikinspektörer i Ca 30 från 29 till 33, ökning av antalet förste verkstadsingenjörer i Ca 30 från 2 till 4, uteslutning av 1 lantmätare i Ca 30, ökning av antalet befälhavare å tågfarja i Ca 29 från 3 till 4, ökning av antalet byråingenjörer i Ca 29 från 18 till 19, ökning av antalet förste byråsekreterare i Ca 29 från 4 till 6, ökning av antalet maskiningenjörer i Ca 29 från 2 till 3, ökning av antalet trafikinspektörer i Ca 29 från 5 till 7, minskning av antalet verkstadsingenjörer i Ca 29 från 5 till 4, ökning av antalet förste byråsekreterare i Ca 27 från 14 till 15, ökning av antalet ingenjörer i Ca 27 från 22 till 25, ökning av antalet överkontrollörer i Ca 27 från 3 till 4, ökning av antalet ingenjörer i Ca 25 från 62 till 69, ökning av antalet byråassistenter i Ca 24 från 39 till 44, ökning av antalet expeditionsföreståndare i Ca 24 från 26 till 30, ökning av antalet kontrollörer i Ca 24 från 14 till 16, ökning av antalet revisorer i Ca 24 från 5 till 6 och ökning av antalet övermaskinister i Ca 24 från 3 till 4, dels ock den 1 januari 1949 ökning av antalet baningenjörer i Ca 29 från 12 till 13 och ökning av antalet byråassistenter i Ca 24 från 44 till 45.

I *tjänsteförteckningen* skulle verkstadsöveringenjör införas i Cp 11 och uteslutas i Cp 10, lantmätare införas i Ca 31 och uteslutas i Ca 30, förste kontorist införas i Ca 15, kontorist införas i Ca 13, båtsman och förste motorman å tågfarja införas i Ca 11 samt motorman å tågfarja införas i Ca 10.

### Statens vattenfallsverk.

Uppflyttning av 2 driftchefer från Cp 10 till kraftverksdirektörer i Cp 15. Befattningshavarna i fråga förestå Västerås respektive Mellersta Norrlands kraftverk.

#### VATTENFALLSSTYRELSEN.

I fråga om *Västerås kraftverk* innebär styrelsens förslag en återgång till vad som tidigare varit förhållandet. Fr. o. m. den 1 juli 1940 inrättades nämligen en personlig kraftverksdirektörsbefattning för dåvarande

föreståndaren för kraftverket. Denna befattning indrogs år 1944 i samband med innehavarens övergång till privat tjänst.

Under en lång följd av år ha vattenkraftstationer utbyggts i ett forcerat tempo. Någon utbyggnad av ångkraftverket har emellertid icke skett sedan år 1937. Då därigenom den tillgängliga ångeffekten blivit för låg i förhållande till vattenkrafteffekten måste styrelsen under de närmaste åren utöka ånganläggningarna avsevärt. I första hand planeras en utökning av Västerås kraftverk till den tekniskt lämpliga gränsen genom installationen av ytterligare två turbingeneratorer med tillhörande ångpannor. Byggnadsarbetet för det första aggregatet pågår för närvarande, men även vissa arbeten för det andra aggregatet, som beräknas komma i drift år 1951, ha påbörjats. Konstruktionsarbetet i samband med stationens utbyggnad handhas av en ångteknisk specialist med byrådirektörs tjänsteställning.

Vid sidan av ångkraftverket har verkschefen befälet över vattenfallsverkets centralverkstad. I denna tillverkas huvudsakligen kraftledningssmidan, järnkonstruktioner, ställverksapparater m. m. för verkets behov. Vidare utföras omfattande reparationsarbeten å maskiner för styrelsens övriga byråer. I en bilverkstad utföras renoveringar å hela vattenfallsverkets bilpark. Nyligen har en stålverkstad för tillverkning av större järnkonstruktioner uppförts, i vilken stora tillverkningar för den nya kraftledningen Harsprånget—Hallsberg ha påbörjats. För varmförzinkning av dessa håller den befintliga förzinkningsanläggningen på att kompletteras med en ny stor anläggning. Varmförzinkningsarbeten utföras i stor omfattning även för andra statliga verk samt enskilda företag.

Den verkschefen underställda personalstyrkan uppgår inalles till 435 man, vilket är den största styrka något statligt kraftverk med undantag av Trollhätte kraftverk förfogar över.

Statens vattenfallsverks anläggningar i Norrland sorterade före år 1942 under en gemensam lokalförvaltning, Norrländska kraftverken, med huvudkontor i Umeå. På grund av den allt större omfattning och betydelse som kraftanläggningarna i Indalsälven och närliggande vattendrag fingo, visade det sig nödvändigt att från och med nämnda år inrätta en särskild lokalförvaltning för dessa, *Mellersta Norrlands kraftverk*. Efter sin tillkomst har förvaltningen undergått en kraftig utveckling. I Gimån har tillkommit Leringsforsens kraftstation. I Indalsälven pågår utbyggandet av Hölleforsens kraftstation, vilken beräknas bliva färdig att börja producera energi i början av år 1949. I Ångermanälvens vattensystem ha nya anläggningar tillkommit eller äro under utbyggnad. I huvudälven har sålunda Nämforsens kraftstation redan tagits i drift och väntas Forsmo kraftstation bliva driftklar under våren 1948. I bifloden Fjällsjöälven har utbyggande av Kilforsens kraftstation påbörjats. I denna älv ha nya regleringsanläggningar vid Flåsjön, Tåsjön och Storsjouten tagits i bruk och under de närmaste åren väntas ytterligare sådana tillkomma i Hoting, Fjällsjö och Bodum. Dessa beräknas bliva färdiga att tagas i bruk samtidigt med att Kilforsens kraftstation köres igång. Vidare har arbetet med reglering av Vojmsjön i Åseleälven igångsatts.

Ett omfattande samarbete sker med Indalsälvens flottningsförening och Gimåns flottningsförening för tillvaratagande av möjligheterna till korttidsreglering under flottningstid. Motsvarande samarbete med flottningsintresset i Ångermanälven kommer att handhas av förvaltningen.

Vattenfallsverket har nyligen ingått som delägare i Faxälvens regleringsförening och har med denna avtalat, att viss del av det i Faxälvens sjömagasin uppsamlade vattnet skall utnyttjas i Fjällsjöälven. Det lokala samarbetet med Faxälvens regleringsförening kommer att handhas av förvaltningen.

Det för kraftöverföringen från mellersta Norrland till Mellansverige erforderliga systemet av 200 kV kraftledningar sorterar under förvaltningen, vilken själv direkt handhar drift och underhåll på halva linjelängden mellan Indalsälven och mottagningsstationerna i Mellansverige, medan övriga delar omhänderhas av Motala respektive Älvkarleby kraftverk. Till förvaltningen hör även ett antal 130 kV linjer och transformatorstationer, anslutna till 200 respektive 130 kV näten.

Antalet vid förvaltningen anställda tjänstemän och arbetare utgjorde år 1942 25 respektive 30 och beräknas år 1949 uppgå till 115 respektive 100.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Med hänsyn till vad av vattenfallsstyrelsen anförts som stöd för de förordade tjänsteförändringarna har lönenämnden ansett sig böra tillstyrka desamma.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Den utveckling, som ägt rum och som ytterligare är att motse beträffande såväl Västerås kraftverk som Mellersta Norrlands kraftverk, synes mig böra leda till att cheferna för ifrågakvarande kraftverk i lönehänseende likställas med kraftverksdirektörerna i Cp 15. Liksom lönenämnden anser jag mig därför böra tillstyrka vattenfallsstyrelsens förslag.

Uppflyttning av 1 byrådirektör från Ca 31 till Cp 9. Befattningshavaren förestår elektrobyggnadsbyråns linjeavdelning. Befattningen inrättades år 1925.

#### VATTENFALLSSTYRELSEN.

Konstruktionsarbetet för elektriska kraftledningar tillhöriga statens vattenfallsverk har sedan omkring 1911 varit förlagt till Stockholm, där ett par år senare linjeavdelningen organiserades. Ungefär samtidigt upptogs arbetet med värdering av intrång och skadegörelser vid kraftledningars framdragnings. Omkring år 1916 utökades verksamheten att omfatta såväl upphandling som i viss utsträckning även impregnering av trästolpar. Samtliga verksamhetsgrenar ha nu mångdubbelt utökats, varjämte år 1943 tillkom en redskapsavdelning, som har till uppgift att konstruera för kraftledningars byggnad och underhåll erforderliga specialverktyg och redskap. Sedan början av år 1945 har dessutom till linjeavdelningen förlagts en avdel-

ning med uppgift att ritningstekniskt granska alla på elbyrån uppgjorda verkstadsritningar.

Den årliga ökningen av högspänningsledningarnas längd har under de senaste sexton åren ungefär fyrdubblats, medan ökningen av anläggningskostnaderna i medeltal åttafaldigats. Det sistnämnda höga värdet beror på att ett flertal dyrbara ledningar för höga spänningar utförts på senare tid. Antalet per år uppgjorda ritningar har under samma tid åttafaldigats. De årligen utbetalda skadeersättningarnas storlek har mer än tredubblats. Mängden inköpt och impregnerat virke har under vart och ett av de senaste åren varit två å tre gånger så stor som år 1930.

Samtidigt med att arbetsbördan ökat kvantitativt, har den kvalitativa ökningen varit minst lika stor. Främst har den föranletts av ökad standardisering, införande av högre spänningar, införande av större ledarareor samt införande och utnyttjande av nya material och nya arbetsmetoder. Kvalitetsökningen har framtvingit en ökning av den högskoleutbildade personalen såväl inom konstruktions- som inom skogsfacket.

Den avsevärda ökningen på linjeavdelningens alla verksamhetsområden har icke kunnat försiggå utan en avsevärd utökning av personalen. När den nuvarande föreståndartjänsten inrättades år 1925, omfattade den övriga personalen på avdelningen nio personer, varav fyra ingenjörer och ritare, en jägmästare, en forstmästare, en skogvaktare och två kanslibiträden. Nu består personalen av 75 personer.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Enligt tillämpade evalveringsprinciper motsvarar lönegraden Cp 9 närmast lönegraden Ca 31. Förslaget kan således icke anses innebära någon direkt uppflyttning av tjänsten. Lönenämnden ifrågasätter därför om tillräcklig anledning föreligger för bifall till vattenfallsstyrelsens hemställan. I sammanhanget erinrar lönenämnden, att 1947 års riksdag uttalat vissa betänkligheter mot att hänföra allt flera befattningar till dåvarande löneplan C.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

För närvarande finnas två byrådirektörsbefattningar i Cp 9 vid statens vattenfallsverk. Innehavarna av bägge dessa befattningar äro föreståndare för byråavdelningar. Sålunda förestår den ene vattenbyggnadstekniska byråns mekaniska avdelning och den andre elektrobyggnadsbyråns ångkraftavdelning. Den nu till uppflyttning föreslagna befattningen är avsedd för föreståndaren för sistnämnda byrås linjeavdelning. Vattenfallsstyrelsens förslag innebär följaktligen icke något avsteg från de principer för lönegradsplacering av vissa högre befattningar vid statens vattenfallsverk, som tidigare vunnit statsmakternas godkännande.

Med anledning av lönenämndens hänvisning till 1947 års riksdags uttalande betänkligheter mot att allt flera befattningar hänfördes till dåvarande löneplan C, anser jag mig böra erinra om att riksdagens uttalande i detta fall avsåg medicinalstyrelsen, alltså ett icke affärsdrivande verk. Det kan

vara av intresse att konstatera, att samma riksdag efter det ifrågavarande uttalande gjordes biföll Kungl. Maj:ts förslag om inrättande av här förut omnämnda byrådirektörsbefattningar i Cp 9. Enligt min mening är det fullt naturligt att i förevarande hänseende göra skillnad mellan affärsverken och ämbetsverken inom civilförvaltningen i övrigt. Det är nämligen för affärsdriftens rätta handhavande icke betydelselöst, att verksledningen genom att utnyttja de möjligheter, som följa med en befattnings placering på löneplanen Cp, kan från befattningen skilja innehavare, som av en eller annan anledning skulle visa sig mindre lämplig för uppgiften.

De skäl, vattenfallsstyrelsen anfört till stöd för förslaget om uppflyttning av föreståndaren för elektrobyggnadsbyråns linjeavdelning från Ca 31 till Cp 9, föranleda icke någon erinran från min sida. Jag tillstyrker därför styrelsens förslag.

**Inrättande av 2 byrådirektörstjänster i Ca 31 och 1 direktörsassistent i Ca 30.** Av byrådirektörstjänsterna är den ena avsedd för föreståndaren för vattenbyggnadstekniska byråns arbetsledningskontor och den andra för Älvkarleby kraftverk. Direktörsassistentbefattningen är avsedd för Norrbottens kraftverk.

#### VATTENFALLSSTYRELSEN.

*Arbetsledningskontoret* inom vattenbyggnadstekniska byrån organiserades hösten 1946. Den är avsedd för handläggning av ärenden angående arbetsplaner och organisationsfrågor vid de lokala byggnadsföretagen samt personalärenden, jämväl inkluderande kollektivavtals- och ackordsfrågor samt därmed sammanhängande lönestatistik beträffande byggnadsarbetarpersonalen. Utöver de i arbetsordningen angivna ärendenas handläggning åligger det kontorets chef att fungera som assistent till byggnadsöverdirektören i frågor, som hänföra sig till den centrala ledningen av byggnadsföretagen.

Under ett tidigare skede har inom vattenbyggnadstekniska byrån för dessa ärendens handläggning funnits en befattning benämnd överingenjörssassistent. Denna befattning inrättades år 1911 och bibehölls till den 1 april 1927. Vid denna tidpunkt hade byggnadsverksamheten starkt nedgått i omfång och vid dåvarande innehavarens förflyttning till annan befattning ansågs ej erforderligt att återbesätta befattningen.

Anläggningsarbetenas omfång har numera stegrats och överstiger flerdubbelt arbetsomfånget vid tiden från år 1911 till år 1927, då en överingenjörssassistentbefattning förefanns.

För närvarande handhas hithörande ärenden av en icke ordinarie tjänsteman (byggnadstjänsteman) i 30 lönegraden, men det är styrelsens uppfattning, att tjänsten som arbetsledningskontorets föreståndare nu bör göras till ordinarie.

Direktörsassistentbefattningen vid *Älvkarleby kraftverk* är den mest krävande av de befattningar, som för närvarande finnas förutom vid nämnda kraftverk vid Trollhätte, Motala och Övre Norrlands kraftverk. Det har

nämligen under senare år utvecklats sig den praxis, att kraftverksdirektören vid detta kraftverk erhåller speciella uppdrag, som icke direkt äga samband med hans tjänst vid kraftverket. Så är förhållandet med den nuvarande kraftverksdirektören och så var även fallet beträffande hans företrädare. Den nuvarande kraftverksdirektören kommer nämligen med hänsyn till sina erfarenheter i ångkraftfrågor bl. a. att utnyttjas för förprojekteringen av ett nytt stort ångkraftverk, som styrelsen planerar i västra Sverige.

Den nuvarande direktörsassistenten vid Älvkarleby kraftverk har innehaft denna tjänst sedan år 1931. Under denna tid har han haft en omfattande arbetsbörda på grund av att han till en del fått sköta kraftverksdirektörens åligganden. Styrelsen kan för sin del icke finna det vara tillfredsställande, att en tjänsteman under en lång följd av år pålägges ett ansvar och en arbetsbörda, som ingalunda svarar mot hans tjänsteställning. Som ovan nämnts kommer arbetsbördan för direktörsassistenten icke att lätta under de kommande åren, åtminstone icke under den tid den nuvarande innehavaren av tjänsten är kvar. Denne, som är född 1892, har städse skött sina åligganden på ett mycket förtjänstfullt sätt.

Den byrådirektörsbefattning i Ca 31, som styrelsen föreslår för ifrågasvarande befattningshavare, är avsedd att indragas vid inträffande ledighet å befattningen. I avvaktan härå bör den nuvarande direktörsassistentbefattningen i Ca 30 hållas vakant.

I personalstaten för *Norrbottens kraftverk* finnes icke någon befattning som direktörsassistent. Erfarenheten under det första året visade emellertid tydligt, att en direktörsassistent var erforderlig och att frågan om dess inrättande icke längre kunde uppskjutas. Styrelsen ansåg sig därför nödsakad att fr. o. m. den 1 juli 1947 förflytta en tjänsteman i Ca 30 till tjänstgöring som direktörsassistent vid kraftverket.

De viktigaste ärendena vid kraftverket handläggas självfallet av förvaltningschefen. De ha emellertid visat sig så omfattande, att en effektiv handläggning icke kan ske, om icke en del av ärendena avlastas på direktörsassistenten. Dennes arbetsuppgifter utgöras huvudsakligen av tekniska och ekonomiska utredningar, större anläggnings- och driftärenden, planläggning och kostnadsberäkningar, frekvensomläggningsärenden, vattenregleringsärenden, fiskeriärenden, vissa personalfrågor samt frågor rörande utbildning av driftpersonal, anläggningsstat samt planering för distributions utveckling.

Sedan de nu pågående anläggningsarbetena slutförts kommer det att vid Norrbottens kraftverk finnas 2 primärstationer, 9 sekundärstationer samt ett kraftledningsnät, omfattande närmare 2 000 km. Det investerade kapitalet beräknas uppgå till omkring 185 miljoner kronor. Även om den största återhållsamhet med inrättande av nya ordinarie befattningar bör och skall iakttagas har styrelsen ansett det icke vara klok politik att underbemanna Norrbottens kraftverks ledning. Såvitt man nu kan bedöma, stå vi inför en period av stark utveckling i denna landsända, och det kräves därför att all planering företages med den största omsorg.

## STATENS LÖNENÄMND.

Beträffande byrådirektörsbefattningen för föreståndaren för *arbetsledningskontoret* inom vattenbyggnadstekniska byrån anser sig lönenämnden icke böra motsätta sig styrelsens förslag.

I fråga om direktörsassistenten vid *Älvkarleby kraftverk* anser lönenämnden, att det i första hand bör tagas under övervägande att bereda honom ersättning för merarbetet i form av vikariatsersättning enligt bestämmelserna i statens allmänna avlöningsreglemente. Därest en dylik anordning av praktiska skäl icke lämpligen kan komma till stånd, håller lönenämnden före, att det icke bör inrättas en personlig byrådirektörstjänst på ordinarie stat före direktörsassistenten, särskilt med hänsyn till att befattningen skulle komma att finnas endast under en relativt begränsad tid. Om en särskild tjänst i högre lönegrad anses böra uppföras i personalförteckningen för direktörsassistenten, synes densamma böra inrättas såsom extra ordinarie i 31 lönegraden. Vid en inplacering av direktörsassistenten i denna lönegrad bör emellertid enligt lönenämndens mening den nuvarande tjänstebemyndningen bibehållas.

Förslaget om en direktörsassistentbefattning vid *Norrbottens kraftverk* har icke föranlett något uttalande från lönenämndens sida.

## DEPARTEMENTSCHEFEN.

Liksom lönenämnden finner jag icke anledning till erinran mot vattenfallsstyrelsens förslag om inrättande av en byrådirektörsbefattning i Ca 31 för föreståndaren för vattenbyggnadstekniska byråns arbetsledningskontor och en direktörsassistentbefattning vid *Norrbottens kraftverk*.

Ej heller synes mig något vara att erinra mot att direktörsassistenten vid *Älvkarleby* beredes förbättrad löneställning. Rörande formen härför råda emellertid delade meningar mellan vattenfallsstyrelsen och lönenämnden. För egen del anser jag mig böra ansluta mig till styrelsens förslag. Jag vill erinra, att samma förfaringssätt tillämpats beträffande tvenne andra befattningar vid statens vattenfallsverk. Jag tillstyrker alltså, att en byrådirektörsbefattning inrättas vid *Älvkarleby kraftverk*. Samtidigt bör föreskrivas, att direktörsassistentbefattningen vid nämnda kraftverk skall hållas vakant i avvaktan på inträffande ledighet å byrådirektörsbefattningen.

Övriga av departementschefen tillstyrkta förslag. Vattenfallsstyrelsen har vidare föreslagit uppflyttning av *dels 1* byråingenjörsbefattning vid *Trollhätte kraftverk* från Ca 29 till förste byråingenjör i Ca 30, *dels 1* driftsingenjör vid *Västerås kraftverk* från Ca 29 till förste driftsingenjör i Ca 30, *dels ock* befattningen såsom lantmätare hos styrelsen från Ca 27 till Ca 29.

## VATTENFALLSSTYRELSEN.

Byråingenjören vid *Trollhätte kraftverk* är chef för kraftverkets anläggningsavdelning. Befattningen tillkom år 1937. Sedan dess ha arbetsuppgifterna för befattningshavaren avsevärt ökats.



Antalet tjänstemän och arbetare vid avdelningen utgjorde år 1937 112 och år 1947 200. På grund av den omorganisation, som nu genomförts därigenom att kanalverkets verkstadsrörelse begränsats och motsvarande verkstadsarbeten i stället utföras av kraftverkets verkstäder, och därigenom att Götaälvsarbetenas kvarvarande byggnadsavdelning avvecklats, har avdelningen ytterligare svällt. Sålunda har verkstadspersonalen utökats med 5 man och byggnadsavdelningen med ca 35 man.

Samtidigt som den underställda personalen ökat, så har avdelningschefens totala arbetsområde också blivit större genom att kraftverkets distributionsanläggningar vuxit i omfång och arbetsområdet blir också större därigenom, att byggnadsavdelningen kommer att få taga hand om sådana reparationsarbeten, som tidigare självständigt handlagts av Götaälvsarbetena.

Styrelsen har ansett, att omorganisationen medfört sådan ökning av arbetsuppgifterna för den ifrågavarande befattningshavaren, att en höjning av befattningen icke kunnat anstå. Styrelsen har därför den 1 juli 1947 inrättat en extra ordinarie förste byråingenjörsbefattning för befattningshavaren i fråga.

Driftsingenjörsbefattningen vid *Västerås kraftverk* inrättades år 1942. Driftsingenjörens arbetsuppgifter var ursprungligen att närmast under driftchefen handha ledningen av driften i kraft- och stamlinjestationerna samt montage- och underhållsarbetena å de elektriska anläggningarna. Montage- och underhållsarbetena å de ångtekniska anläggningarna ålåg då den dåvarande förste byråingenjören och den under honom sorterande anläggningsavdelningen. Då sedermera anläggningsavdelningen alltmera kommit att tagas i anspråk för nyanläggningarna, ha underhållsarbetena å de ångtekniska anläggningarna överflyttats på driftsingenjören. Dennes arbetsbörda och ansvar har därigenom ökat väsentligt. År 1948 kommer kraftstationen att utökas med ytterligare ett maskinaggregat och år 1949 med en ny ångpanna. Härigenom ökas driftsingenjörens arbetsuppgifter ytterligare. Före idrifttagandet av dessa nya anläggningar måste driftsingenjören delta i förberedelsearbetena.

Vid styrelsens juridiska byrå finnes en befattning som *lantmätare* i Ca 27. Lantmätaren åligger att vårda och ansvara för styrelsens lantmäterikartor och övriga lantmäterihandlingar, att föra register samt utarbета och komplettera kartor över verkets fastigheter, att ombesörja kartläggning över vatten- och markområden, som beröras av styrelsens verksamhet för inköp av vattenfall samt i viss omfattning också av styrelsens utbyggnads- och regleringsverksamhet, att verkställa lantmäteritutredningar beträffande till inköp ifrågasatta vattenfallskomplex, att vid lantmäteri- och vägförrättningar vara styrelsens ombud samt att verkställa utredningar i jorddelningsfrågor, som uppkomma vid domstolshandläggning av såväl ägodelningsmål som utbyggnads- och regleringsmål.

Det kvalitativt mest betydelsefulla arbetet har utan tvivel varit lantmäteritutredningarna i samband med styrelsens inköp av outbyggd vatten-

kraft. Detta arbete har också, sedan inköpsverksamheten under slutet av 1930-talet började forceras, tagit största delen av lantmätarens arbetstid i anspråk.

#### STATENS LÖNENÄMND.

Förslagen om uppflyttning av byråingenjörsbefattningen vid Trollhätte kraftverk och driftsingenjörsbefattningen vid Västerås kraftverk ha icke föranlett något uttalande från lönenämndens sida.

Med hänsyn till den av 1947 års riksdag beslutade löneregleringen för distriktslantmätarna och deras tjänstemedhjälpare, vilken lönereglering innebar, att distriktslantmätarna placerats i Ca 32 ävensom att lantmätarbefattningar inom distriktsorganisationen inrättats i bl. a. Ca 29, anser sig lönenämnden böra godtaga förslaget, att befattningen som lantmätare i Ca 27 uppflyttas till Ca 29.

#### DEPARTEMENTSCHEFEN.

Ej heller jag har funnit anledning till erinran mot vattenfallsstyrelsens ifrågavarande förslag. Jag tillstyrker därför, att en byråingenjörsbefattning vid Trollhätte kraftverk och en driftsingenjörsbefattning vid Västerås kraftverk uppflyttas till förste byråingenjörs- respektive förste driftsingenjörsbefattningar i Ca 30 samt att lantmätarbefattningen hos styrelsen uppflyttas till Ca 29.

Av departementschefen avstyrkta förslag. Utöver de förslag, för vilka jag i det föregående redogjort, har vattenfallsstyrelsen hemställt om uppflyttning av *dels* 1 byråchef från Ca 33 till ekonomidirektör i Cp 14, *dels* 2 byråchefer från Ca 33 till kanslidirektörer i Cp 14, *dels* 1 förste byråsekreterarbefattning å kanslibyrån från Ca 29 till Ca 30, *dels* ock 2 ingenjörer, den ene vid Älvkarleby kraftverks stockholmsdistrikt och den andre vid Trollhätte kraftverks göteborgsdistrikt, från Ca 23 till Ca 25.

Statens lönenämnd anser icke, att förenämnda byråchefers löneställning bör upptagas till fristående prövning. Lönenämnden håller i stället före, att frågan om löneställningen för byråchefstjänsterna vid statens affärsdrivande verk snarast möjligt bör bringas till lösning. I övrigt har lönenämnden icke funnit tillräckliga skäl föreligga för de föreslagna uppflyttningarna.

För egen del får jag erinra, att utredning numera igångsatts rörande löneställningen för byråchefer och högre tjänstemän inom statsförvaltningen. I övrigt finner jag de framförda förslagen icke föranleda annat uttalande från min sida än att jag för närvarande icke är beredd att tillstyrka desamma.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordat skulle beträffande *personalförteckningen* vidtagas följande ändringar, nämligen ökning av antalet kraftverksdirektörer i Cp 15 från 3 till 5, minskning av antalet driftchefer i Cp 10 från 4 till 2, ökning av antalet byrådirektörer

i Cp 9 från 2 till 3, ökning av antalet byrådirektörer i Ca 31 från 6 till 7, ökning av antalet direktörsassistenter vid kraftverk i Ca 30 från 4 till 5, ökning av antalet förste byråingenjörer i Ca 30 från 14 till 15, ökning av antalet förste driftsingenjörer i Ca 30 från 3 till 4, minskning av antalet byråingenjörer i Ca 29 från 9 till 8, minskning av antalet driftsingenjörer i Ca 29 från 2 till 1, införande av 1 lantmätare i Ca 29 och uteslutning av 1 lantmätare i Ca 27.

I *tjänsteförteckningen* skulle lantmätare införas i Ca 29 och uteslutas i Ca 27.

### Luftfartsverket.

Uppflyttning av 2 byråchefer från Ce 33 till Ca 33, 1 förste byråingenjör från Ca 29 till byrådirektör i Ca 31 samt 2 förste byråsekreterare från Ce 29 till Ca 29. Ifrågavarande befattningshavare tillhöra luftfartsstyrelsen. Byråcheferna förestå marktjänstbyrån respektive kanslibyrån. Förste byråingenjören tjänstgör å marktjänstbyrån och de två förste byråsekreterarna å kanslibyrån.

#### LUFTFARTSSTYRELSEN.

Byråchefsbefattningarna tillkommo år 1945. Någon tvekan kan numera icke råda om behovet för framtiden av befattningarna. Då cheferna för luftfartsinspektionen och trafikbyrån äro placerade på ordinarie stat, anser styrelsen, att även cheferna för marktjänst- och kanslibyråerna böra placeras på ordinarie stat.

Marktjänstbyrån är organiserad på fyra sektioner, däribland den s. k. förvaltningssektionen. Denna förestås av en förste byråingenjör i Ca 29. Förslag om befattningens förändring till byrådirektörsbefattning framfördes av styrelsen i personaläskandena för innevarande budgetår. Förslaget föranledde emellertid icke någon åtgärd, då det ansågs, att ytterligare erfarenhet borde avvaktas. Personalen å sektionen är numera av sådan storleksordning, att sektionen sysselsätter fler befattningshavare än vardera av luftfartsinspektionen och trafikbyrån. På grund härav och med hänsyn till arbetsuppgifternas natur och omfattning är enligt styrelsens mening en högre löneställning för sektionschefen berättigad. Dennes arbetsbörda kommer att ytterligare öka under den närmaste framtiden på grund av storflygplatsens fortsatta utbyggnad.

Vad styrelsen anfört beträffande byråchefsbefattningarna å marktjänst- och kanslibyråerna gäller även de bägge förste byråsekreterarbefattningarna i Ce 29 å sistnämnda byrå. Styrelsen föreslår därför, att de uppföras å ordinarie stat.

#### STATENS LÖENÄMND.

Lönenämnden har icke funnit luftfartsstyrelsens ifrågavarande förslag föranleda något särskilt uttalande från lönenämndens sida.

## DEPARTEMENTSCHEFEN.

Ej heller jag har funnit anledning till erinran mot luftfartsstyrelsens förslag. Jag tillstyrker därför, att cheferna för marktjänst- och kanslibyråerna samt de bägge förste byråsekreterarna å sistnämnda byrå uppföras å ordinarie stat med placering i Ca 33 respektive Ca 29. Vidare tillstyrker jag, att föreståndaren för marktjänstbyråns förvaltningssektion uppflyttas från förste byråingenjör i Ca 29 till byrådirektör i Ca 31.

**Uppflyttning av 2 flygplatschefer från Ca 28 till distriktschefer i Ca 31 och 1 flygplatschef från Ca 28 till Ca 31.** Av ifrågavarande befattningshavare äro de två förstnämnda chefer för Bulltofta respektive Torslanda flygplatser, medan den sistnämnde är platschef å Bromma.

## LUFTFARTSSTYRELSEN.

Flygplatscheferna ha numera, huvudsakligen på grund av ökningen av flygtrafikens omfattning men även på grund av att taxa fastställts att gälla för samtliga civila flygplatser, erhållit ökad arbetsbörda och ökat ansvar. Då härtill kommer, att flygplatscheferna i många avseenden intaga en nyckelställning i den hela landet omspännande förvaltningsapparat, som skall tillvarataga luftfartsverkets intressen — på den ankommer t. ex. att direkt samarbeta med länsstyrelser samt andra verks lokala organisationer, kommunala förvaltningsorgan, in- och utländska flygbolag m. m. — finner styrelsen en höjning av befattningshavarnas löneställning påkallad. För att erhålla en benämning, som riktigare anger vederbörandes uppgift och ställning, anser styrelsen, att cheferna för Bulltofta och Torslanda flygplatser (malmö- och göteborgsdistrikten) böra benämnas distriktschefer, medan chefen för Bromma flygplats tills vidare bör bibehållas vid benämningen flygplatschef.

## STATENS LÖNENÄMND.

Lönenämnden har icke funnit luftfartsstyrelsens ifrågavarande förslag föranleda något särskilt uttalande från lönenämndens sida.

## DEPARTEMENTSCHEFEN.

Även jag anser mig böra tillstyrka luftfartsstyrelsens förslag.

I detta sammanhang anser jag mig böra erinra, att för närvarande finnas särskilda personalförteckningar för luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen. Någon anledning att för framtiden bibehålla denna uppdelning synes mig icke förefinnas. Liksom beträffande övriga kommunikationsverk böra styrelsens och lokalförvaltningens befattningar sammanföras i en för luftfartsverket gemensam personalförteckning. Förändringen bör genomföras från och med nästa budgetår.

**Sammanfattning.** Vid bifall till vad jag i det föregående förordat bör beträffande den för luftfartsverket av mig förordade gemensamma *personal-*

förteckningen vidtagas följande ändringar, nämligen införande av 2 byråchefer i Ca 33, införande av 1 byrådirektör i Ca 31, införande av 2 distriktschefer i Ca 31, införande av 1 flygplatschef i Ca 31, utslutning av 1 förste byråingenjör i Ca 29, införande av 2 förste byråsekreterare i Ca 29 och utslutning av 3 flygplatschefer i Ca 28.

Beträffande *tjänsteförteckningen* skulle följande förändringar vidtagas, nämligen införande av byråchef i Ca 33, byrådirektör, distriktschef och flygplatschef i Ca 31 samt förste byråsekreterare i Ca 29 ävensom utslutning av förste byråingenjör i Ca 29 och flygplatschef i Ca 28.

### **Södertälje kanalverk.**

**Införande av trafikbiträde i Ca 10.** Vid Södertälje kanalverk äro anställda 5 vakter i Ca 9. Fyra av dessa befattningar föreslås nu av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppflyttade till trafikbiträden i Ca 10. Förslaget har ursprungligen framförts av civilförvaltningens personalförbund. Ifrågavarande befattningshavare tjänstgöra vid den s. k. Mälarbron. Förbundet anser, att dessa vakters arbetsuppgifter i allt väsentligt motsvara de som åligga trafikbiträden i Ca 10 vid Trollhätte kanalverk. Styrelsen framhåller, att vid sistnämnda kanalverk finnas 19 trafikbiträdestjänster i 10 lönegraden. Med hänsyn härtill och då anställningsförhållandena vid de två kanalverken synas böra vara så likartade som möjligt tillstyrker styrelsen förbundets framställning.

Statens lönenämnd har icke funnit anledning till erinran mot de föreslagna uppflyttningarna.

Även jag anser mig böra tillstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag. Vid bifall härtill bör i tjänsteförteckningen införas tjänstetiteln trafikbiträde i Ca 10 under Södertälje kanalverk.

### **Hemställan.**

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

1:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att i de av riksdagen godkända personalförteckningarna för post- och telegrafverken, statens järnvägar, statens vattenfallsverk, luftfartsverket och Södertälje kanalverk vidtaga de ändringar, jag i det föregående förordat;

2:o) medgiva, att i tjänsteförteckningen må vidtagas av mig i det föregående förordade ändringar;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att å övergångsstat uppföra de befattningar och utfärda de övergångsbestämmelser i övrigt, som vid genomförandet av förberörda förslag må erfordras.

*Kungl. Maj:ts proposition nr 239.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sven Karlson.*

---