

KONGL. JERNVÄGSSTYRELSENS

DEN 30 JANUARI 1896

AFGIFNA

UNDERDÅNIGA UTLÅTAND

ÖFVER

KOMITERADES BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG

ANGÅENDE

JERNVÄGSADMINISTRATIONEN

— • —

STOCKHOLM

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

1896.

Till Konungen.

Sedan Eders Kongl. Maj:t den 2 Juni 1893 i nåder tillsatt en komité med uppdrag, bland annat, att efter noggrann undersökning af jernvägsadministrationens organisation och det sätt, hvarpå dess verk-

samhet i väsentliga grenar utöfvades, dock tillsvidare ej hvad taxeväsendet rörde, afgifva underdånigt betänkande äfvensom förslag ej mindre till ny instruktion för Jernvägsstyrelsen och nytt aflöningsreglemente för jernvägsstaten än äfven till de öfriga bestämmelser, som syntes komitén i fråga om statsbaneförvaltningen böra meddelas,

samt denna komité — till hvilken Eders Kongl. Maj:t för att tagas i öfvervägande vid fullgörande af det komitén lemnade uppdrag öfverlemnadt, bland annat, dels Riksdagens underdåniga skrifvelse den 17 Maj 1892 i anledning af Riksdagens år 1891 församlade revisorers berättelse, i hvad samma skrifvelse afsåge utfärdande af särskild arbetsordning för Jernvägsstyrelsen, dels ock styrelsens underdåniga skrifvelse den 26 November 1892 med förslag till nytt aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar — under den 24 sistlidne Oktober till Eders Kongl. Maj:t afgifvit betänkande och förslag, innefattande:

1:o) undersökning af jernvägsadministrationens organisation och det sätt, hvarpå dess verksamhet i väsentliga grenar utöfvas, m. m.;

2:o) förslag till instruktion för jernvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar jemte motiv;

3:o) förslag till aflöningsreglemente för personalen vid statens jernvägar jemte motiv;

4:o) sammanfattning af komiténs omorganisationsförslag jemte approximativ beräkning af förslaget ekonomiska innebörd,

så har Eders Kongl. Maj:t genom nådig remiss den 15 sistlidne November, jemte öfverlemnande af komiténs berörda betänkande och förslag, anbefalt styrelsen, bland annat, att häröfver inkomma med underdånigt utlåtande, hvilket, åtminstone hvad beträffade de allmänna grunderna för organisationen äfvensom förslaget till aflöningsreglemente för personalen, borde, derest förhållandena i öfrigt sådant medgäfve, afgifvas i så god tid, att framställning i ämnet måtte kunna till 1896 års Riksdag aflåtas.

Till åtlydnad af den sålunda meddelade nådiga befallningen får styrelsen härmed i underdånighet afgifva utlåtande öfver de allmänna grunderna för den föreslagna organisationen äfvensom öfver förslaget till aflöningsreglemente. Hvad af komiténs betänkande och förslag styrelsen nu gjort till föremål för sitt yttrande har således varit — förutom förslaget till aflöningsreglemente jemte de motiv härför, komitén dels vid den allmänna undersökningen af jernvägsadministrationen dels ock vid förslaget särskilda paragrafer anfört — allenast de delar af nämnda allmänna undersökning samt af instruktionsförslaget, hvilka afse mera väsentliga förändringar i den nu bestående eller af styrelsen

i dess ofvanåberopade underdåniga skrifvelse den 26 November 1892 ifrågasatta ordningen i organisativt hänseende. Beträffande de delar af den allmänna undersökningen, hvilka icke äro af egentlig organisativ natur, utan hufvudsakligen afse införandet af förändrade normer för sjelfva handhafvandet af förvaltningen, likasom beträffande instruktionsförslagets detaljer torde styrelsen framdeles, så snart sådant ske kan, få inkomma med särskildt yttrande.

Den förnämsta af de organisationsförändringar, komitén ifrågasatt och vid hvilken komitén sjelf fäst at den största vikt, är den *decentralisation*, som i och med inrättandet af särskilda distriktsförvaltningar skulle åstadkommas. Komitén inleder sitt betänkande med en undersökning i syfte att ådagalägga behöfligheten af en dylik decentralisation; och styrelsen torde för den skull böra här först yttra sig om berörda fråga i hela dess omfattning.

Beträffande sättet för linieförvaltningens ledning och öfvervakande kunna, ur principiell synpunkt sedt, två olika slags system sägas inom den europeiska jernvägsadministrationen kämpa om öfvertaget, af hvilka det ena vanligen plägar benämnas *centralisations-* och det andra *decentralisationssystemet*. Vid den internationella jernvägskongress, som nästlidet års sommar hölls i London och vid hvilken såväl svenska staten som de svenska statsbanorna voro representerade, var jemväl denna gren af jernvägsadministrationen föremål för behandling i den omfattande utredning angående jernvägsförvaltningens organisation i skilda länder, som till kongressen afgafs af vederbörande referent, generaldirektören vid de rumäniska statsjernvägarne och professorn vid polytekniska institutet i Bukarest G. Duca; och då den belysning, frågan dervid erhö, under för handen varande förhållanden torde vara af särskildt intresse äfven för oss, skall Styrelsen tillåta sig att här i största korthet antyda några af de synpunkter, som af Duca gjordes gällande.

Enligt det första systemet äro, säger Duca, de till en jernvägsförvaltning hörande linierna med afseende å en hvar af de hufvudafdelningar, hvaraf sjelfva centralförvaltningen består, indelade i vissa sträckor (conscriptions). I spetsen för hvarje sträcka är såsom chef anställd en särskild tjänsteman (inspektör, afdelningschef). Åtskilliga modifikationer gifvas, i det att fördelningen af ärendena mellan de skilda afdelningarna kan vara olika o. d. Det afgörande kännetecknet på systemet är emellertid, att hvarje afdelning inom centralförvaltningen har sina speciella exekutiva organer ute å linien, hvilka orga-

ner äro *oberoende den ena afdelningens af den andras* men underkastade inspektion af vederbörande öfverordnade afdelnings myndighet inom centralförvaltningen.

Det andra systemet är helt annorlunda. Man utgår dervid från den förutsättningen att, då ett jernvägsnät nått en viss grad af utveckling — vare sig i anseende till utsträckningen eller i anseende till trafikintensiteten — det icke längre låter sig göra att från centrum leda och öfvervaka linietjensten, utan att en decentralisation påkallas af hänsynen till förvaltningens snabba och regelbundna gång. Nätet i dess helhet delas därför i trafikområden (distrikt), under förvaltningsmyndigheter (offices d'exploitation, Betriebsämter), hvilka äro underställda centralmyndigheten men af hvarandra oberoende och hvilka hafva att leda och öfvervaka *samtliga* grenar af tjensten inom vederbörande distrikt.

Detta senare system har — anmärker Duca — ur teoretisk synpunkt vissa tilltalande sidor, och det saknar icke heller anhängare. Men i praktiken har det enligt hans uppfattning icke lemnat resultat, som svarat mot de förväntningar, man gjort sig om detsamma. I stället för den åsyftade decentralisationen hade man i verkligheten fått en ännu större centralisation än förut, i det att man tillskapat en ytterligare förvaltningsinstans — till skada för en snabb behandling af ärendena och en effektiv kontroll. Till stöd för denna sin uppfattning åberopar Duca förnämligast de skäl, som anfördes från regeringens sida hos den preussiska landtdagen, då beslut der nyligen fattades om indragning af den lägsta förvaltningsinstansen, trafikamten, och administrationens fördelning på allenast två instanser, ministeriet och direktionerna.

Såsom komitén i sin P. M. angående jernvägsförvaltningens organisation i vissa främmande länder (Bil. II) ock erinrat, förvaltades de preussiska statsbanorna, hvilka vid början af år 1895 hade en längd af omkring 28,000 km., före den 1 sistlidne april under ministerns för allmänna arbeten högsta ledning af 11 jernvägsdirektioner samt 75 dem underlydande trafikamt. Nätets längd och antalet underlydande trafikamt vexlade emellertid betydligt för de olika direktionerna; och hela organisationen, hvilken i sin dåvarande form införts år 1880, hade väsentligen, föranledts af nödvändigheten att låta öfvergången till statsbaneförvaltningen för de i så stor omfattning inköpta privatbanorna ske med största möjliga hänsyn till förut bestående förhållanden.

Då frågan om förändrad organisation af denna förvaltning genom trafikamtens upphäfvande och ökandet af antalet direktioner från 11 till

20 år 1894 förelåg i preussiska underhuset, hade — anmärker nu Duca — arbetsministern von Thielen ett anförande, deri han, efter att hafva erinrat om nyss omförmälda förhållande, hvilket på sin tid för- anledt den rådande organisationens genomförande, uppvisade, att, då berörda förhållande icke längre existerade, en förändring af organi- sationen vore nödvändig.

»Trafikamten», yttrade von Thielen dervid, »hafva under sig sträc- kor, vexlande mellan 170 och 450 km. och direktionerna sådana, vex- lande mellan 1,300 och 4,000 km. Denna olikhet har förnämligast sin grund icke i olika trafikintensitet utan i historiska förhållanden. Men uppenbart är, att för den händelse trafikamt om 450 km. och direktioner om 4,000 km. låta sig med fördel förvaltas, befintligheten af trafikamt om 170 km. och direktioner om 1,300 km. icke kan ur ekonomisk synpunkt försvaras. Och den erfarenhet, som vunnits un- der en tidrymd af 14 år, har gifvit vid handen, att de stora distrikten icke blifvit sämre förvaltade än de små, utan snarare tvärtom.

Förvaltningens uppdelning på tre instanser — ministeriet, direktio- nerna och trafikamten — gör maskineriet inveckladt och föranleder stora utgifter. Denna uppdelning har en gång varit nödvändig i följd af de svårigheter, som framstälde sig vid de privata jernvägsliniernas öfvertagande af staten, men numera medför den större olägenheter än fördelar. Den kan sålunda med visshet sägas hafva framkallat ett betydligt ökad skrifveri; och lika visst är ock, att delningen af kom- petensen och ansvaret haft beklagliga följder jemväl i andra hänseen- den för förvaltningen i dess helhet. En förvaltningsgren af jernvägs- väsendets natur medgifver minst af alla en dylik uppdelning af myn- dighet och ansvar, ty der är det just det personliga initiativet och känslan af ansvar, som bestämna resultatet.

Af nu anförda skäl har regeringen ansett nödigt att åstadkomma en förenkling i administrationen, hvilken förenkling skulle bestå uti indragning af trafikamten. Något tvifvel kan nämligen icke råda derom, att af de två ministeriet underordnade förvaltningsinstanserna det är trafikamtsinstitutionen, som bör upphöra, då den i sjelfva verket är den enda af dem, som *kan* undvaras.

Ett trafikamts distrikt är allt för litet, för att amtet skall kunna med framgång tillgodose driftens intressen. Intet amt kan nemligen vidtaga någon åtgärd af större betydenhet utan att sätta sig i förbin- delse med ett eller flera af de andra amten eller göra framställning i ämnet till vederbörande direktion. Å andra sidan kan en direktion sällan träffa något afgörande utan att inhemta utlåtande från veder-

börande trafikamt. Man förlorar på detta sätt mycken tid och man åsamkar sig stora kostnader, utan att någon verklig fördel beredes förvaltningen.

Det är emellertid å andra sidan uppenbart, att många anordningar icke kunna vidtagas af direktionerna sjelfva, utan att lokala organer erfordras för utförandet af en hel del funktioner af lokal natur. Dessa organer böra inom sitt verksamhetsområde vara så sjelfständiga som möjligt. De böra visserligen erhålla bestämda och tydliga instruktioner, men å andra sidan bära fullt ansvar för sitt görande och låtande, på samma gång de ega befogenhet att vidtaga alla sådana mått och steg, som de anse nödiga.»

Efter att vidare hafva omförmält ett vid samma tillfälle af en enskild representant hållet anförande, deri, bland annat, framhållits, att trafikamten — emot hvad med dem åsyftades — i verkligheten blifvit ett slags små direktioner, som öfverhopats med skriftvexlingar, rapporter och annat byråarbete, samt att förhoppningarna att genom trafikamten få till stånd en närmare beröring mellan förvaltningen och den trafikerande allmänheten icke förverkligats, och detta af den anledning, att amten saknat kompetens just i sådana frågor, som mest intresserade allmänheten, har Duca för egen del uttalat det slutomdöme, att, om dylika anmärkningar kunnat framställas mot ett system, som i stor utsträckning tillämpats under en tidrymd af 14 år, man icke syntes kunna annat än anse detsamma såsom utdömdt och gifva ostridigt företräde åt det förra systemet, som kunde åberopa sig på en långvarig och framgångsrik användning i de många länder, der det införts.

Under diskussionen i frågan inom kongressen försvarades det här ofvan omförmälda decentralisationssystemet egentligen allenast af en talare (ungrare); och kongressen beslöt för sin del uttala, att, om också en viss decentralisation vore nödvändig vid jernvägar med stor utsträckning, det vore ej mindre nödvändigt att underordna samtliga grenar af tjensten under en högre ledning, dervid man dock på samma gång borde åt de utförande organerna inrymma en initiativrätt, som svarade mot deras ställning, hvarjemte vidare framhölls, att det för åstadkommande af en god förvaltning låge större vikt på valet af personer än på valet af system.

Sedan styrelsen sålunda redogjort för den utredning, som uti förevarande ämne lemnades vid senaste internationella jernvägskongress, torde styrelsen få erinra derom, att frågan om ordnandet af linieförvaltningens ledning och öfvervakande efter den s. k. centrali-

sations- eller den s. k. decentralisationsprincipen äfven förut hos oss stått på dagordningen, samt att försök till frågans lösning i de olika riktningarna jemväl vidtagits. På sätt framgår af den historik öfver den svenska statsbaneförvaltningens utveckling i organisativt hänseende, som komitén utarbetat (Bil. I), kan sålunda sistnämnda princip sägas hafva legat till grund för den första, provisoriska organisationen af denna förvaltning, i det att de intendenterna, hvilka då ställes i spetsen för de olika distrikten, med ganska vidsträckt myndighet handlade *samtliga* till linieförvaltningen hörande frågor, som anginge vederbörande distrikt, hvilken af förvaltningens hufvudafdelningar dessa frågor än enligt sin natur kunde anses närmast tillhöra. Att en dylik anordning då vidtogs, förklaras i öfrigt helt naturligt af det förhållandet, att statsbanenätet ännu icke bildade ett sammanhängande helt. När sedermera två af de tre intendenterna, hvilka alla enligt den provisoriska instruktionen kunde inkallas till öfverläggningar inom centralstyrelsen, i följd af omständigheternas magt allt mera fingo karaktären af representanter inom styrelsen för olika fackafdelningar i stället för af liniechefer, samt under år 1867 fråga uppstod om statsbaneförvaltningens definitiva ordnande, ansåg man sig böra — om ock med väsentligen förändrad myndighet — å distrikten bibehålla särskilde tjänmän, hvilka skulle utöfva verkligt chefskap för *samtliga* afdelningarna derstädes och således intaga en mellanställning mellan afdelningarnas chefer i styrelsen (öfverdirektörerna) och afdelningscheferna ute å linien (ban-, maskin- och trafikdirektörerna). Det förslag om anställande af dylika distriktschefer, som Kongl. Maj:t i enlighet med Trafikstyrelsens hemställan framlade för 1868 års Riksdag, vann emellertid icke Riksdagens godkännande. Enär distriktschefs åligganden syntes skola sträcka sig till *alla* grenar af linieförvaltningen, men öfverdirektör på samma gång ega att i vissa fall med förbigående af distriktschef meddela direkta ordres till den under denne lydande afdelningsföreståndaren, syntes nemligen distriktschefsembetena Riksdagen lätteligen kunna föranleda förvecklingar och onödig omgång, hvarföre Riksdagen anhöll, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, huruvida icke de föreslagna distriktschefstjänsterna kunde indragas. I det utlåtande, Trafikstyrelsen den 31 december 1868 afgaf öfver denna Riksdagens framställning och hvari styrelsen i det hela vidhöll sin förra hemställan, fäste sig emellertid styrelsen — med fränseende af den karaktär af att jemväl vara en för sjelfva ledningen af linietjensten mellan styrelsen och liniedirektörerna stald förvaltningsinstans, som enligt det ursprungliga förslaget otvifvelaktigt skulle tillkomma distriktschefs-

institutionen — hufvudsakligen vid dennas betydelse såsom *inspektionsmyndighet* och redogjorde dervid för de två olika sätt, som i utlandet användes för linieförvaltningens permanenta öfvervakande, nemligen det ena med vissa trafikområden och det andra med de särskilda förvaltningsgrenarne såsom grund för indelningen.

Styrelsen framhöll fördelarna och olägenheterna af båda systemen och anförde i sådant hänseende, bland annat, att fördelen af det förra systemet vore större sammanhållning mellan de på ett område gemensamt verkande olika afdelningarna, under det att dess olägenhet förnämligast bestode i svårigheten att vid tillämpningen finna personer med den allmänna insigt i förvaltningens alla grenar, som vore nödvändig för att kunna bedöma, huru tjensten inom dem utöfvades och hushållningen iakttoges; att denna senare olägenhet visserligen ej förekomme vid tillämpningen af det senare systemet, enär det alltid måste vara lättare att finna personer med insigt i en förvaltningsgren än i flera; att emellertid å andra sidan icke kunde nekas, att sammanhållningen mellan de olika afdelningarna blefve svårare att med detta system åstadkomma; samt att styrelsen funne sig böra hemställa, att det system, som styrelsen föreslagit, borde få gälla, intill dess, efter praktisk pröfning af något annat, detta andra visat sig ega bestämda företräden.

Kongl. Maj:t fann vid öfvervägande af hvad styrelsen anført, att den utgift, som för distriktschefsbefattningarna beräknats, icke kunde undvaras, men att för det dåvarande, innan det ena eller andra systemet för ett permanent öfvervakande af linieförvaltningen blifvit vidare praktiskt pröfvadt, det icke borde definitivt bestämmas, huruvida distriktschefsembeten skulle införas eller nämnda öfvervakande lämpligare på annat sätt anordnas. För att båda de ifrågakända systemen samtidigt måtte komma under pröfning, förklarade Kongl. Maj:t vidare genom nådigt bref den 4 februari 1870, att den ständiga tillsynen öfver linieförvaltningen skulle under nämnda år utöfvas å tredje distriktet af dåvarande intendenten — hvilken i motsats till de två öfriga intendenterna icke inkallats att såsom öfverdirektör vara ledamot af styrelsen — samt å första och andra distrikten af vederbörande öfverdirektör med biträde af nödig inspektionspersonal, dock att styrelsen för sammanhållningen af de olika afdelningarnas verksamhet å dessa distrikt samt med afseende å vederbörande distrikts förhållande till främmande myndigheter och personer egde att förordna någon af distriktsafdelningsföreståndarne att vara t. f. intendent. Redan i juni månad år 1871 inkallades emellertid med Kongl. Maj:ts medgifvande intendenten å tredje distriktet till styrelsen för att tillsvidare tienstgöra såsom *inspektör* vid ban-, maskin-

och trafikafdelningarna; och förklarade trafikstyrelsen i sin underdåniga hemställan i ämnet, att genom en sådan anordning öfvergången till det på sträng centralisering inom styrelsen byggda systemet skulle blifva fullständig och att styrelsen, efter den erfarenhet som dittills vunnits, ansåge sig böra ifrågasätta en sådan öfvergång. Inspektörstjensten kom sedermera att omfatta äfven byråafdelningen och blef en ordinarie befattning samt bibehölls till år 1888, då den indrogs, i sammanhang med att öfverdirektörernas assistenter inom styrelsen erhöilo utvidgad kompetens.

Ehuru således — såsom komitén jemväl erinrar — detta försök med central inspektion icke kan sägas hafva motsvarat de förväntningar, man derom gjorde sig, torde emellertid deraf icke kunna dragas någon slutsats om den centrala inspektionens olämplighet för våra förhållanden. Försöket kan nemligen — såsom komitén ock vidgår — icke sägas hafva varit rationellt anordnad. Af sparsamhets-skäl anställdes nemligen en och samma person såsom inspektör för *samtliga* afdelningarna, under det att en inspektion, som skall hafva karaktären af en fackinspektion, väl enligt sakens natur bör vara så anordnad, att hvarje afdelning har sin särskilde inspektionstjensteman, hvilken biträder vederbörande öfverdirektör med öfvervakandet af afdelningens skötsel ute å linien och till honom afgifver de erinringar och framställningar, hvartill anledning kan förefinnas. Såsom saken nu ordnades, då inspektören icke tillhörde någon särskild afdelning utan samtliga och således icke var någon facktjensteman i egentlig mening, synes det ganska förklarligt, att hans verksamhet under den i öfrigt bestående organisationen icke blef af den effektiva betydelse, man förväntat.

Innan styrelsen efter denna återblick på de båda motsatta systemens tillämpning inom vår statsbaneförvaltning går att direkt uttala sig angående komiténs föreliggande förslag till linieförvaltningens ordnande, anser sig styrelsen böra med några ord erinra om förevarande frågas läge i våra grannländer.

Hvad då först *Norge* beträffar, så är linieförvaltningen der till sina allmänna drag ordnad i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den vid våra statsbanor nu rådande organisationen, men framhållas må, att linieföretagets myndighet är i flera detaljfrågor större än hos oss, samt att man i Norge lagt sig särskildt vinn om att genom reglementsbestämmelser och instruktioner söka åstadkomma ett fruktbart samarbete mellan de olika afdelningarna jemväl å linien.

De *finska* statsbanornas linieförvaltning har hittills likaledes varit ordnad i principiell öfverensstämmelse med de svenska statsbanornas.

Centralisationsprincipen torde emellertid der kunna sägas vara i det hela betydligt strängare tillämpad än hos oss; och särskildt har der saknats den t. f. intendentsinstitution, som hos oss är afsedd att verka för sammanhållningen mellan de olika afdelningarna å linien. Såsom i Bil. II till komiténs betänkande finnes meddeladt, har emellertid arbeten för ändrad organisation af jernvägsförvaltningen i dess helhet under de senare åren pågått i syfte bland annat att åstadkomma större decentralisation derinom; och dessa arbeten hafva utmynnat i ett efter ett af senaten fastställt program uppgjortt omorganisationsförslag, som kan sägas i väsentlig mån hvila på principen af decentralisation och der distriktsstyrelser med omiskänneligt slägttycke af de förutvarande preussiska trafikamten upptagits. Detta omorganisationsförslag har emellertid, styrelsen veterligt, ännu icke varit föremål för definitiv pröfning af vederbörande myndigheter.

Vidkommande slutligen *Danmark* så är den organisation af statsbaneförvaltningen, som den 1 april 1893 der trädde i kraft, väsentligen afvikande från den i de nordiska länderna eljest rådande samt torde kunna betecknas såsom för sig enastående. En skarp skilnad mellan centralförvaltningen och linieförvaltningen har införts, hvilken, bland annat, fått sitt uttryck deruti, att — medan generaldirektoratets chef till närmaste biträden erhållit två adjointer (de s. k. kommitterede), hvilka icke äro chefer för bestämda afdelningar utan hufvudsakligen kunna sägas hafva till uppgift att i generaldirektörens ställe afgöra sådana ärenden, som af honom till dem öfverlemnas — de särskilda fackafdelningarnas högste målsmän inom förvaltningen flyttats från styrelsen ut på linien såsom omedelbart under generaldirektören ställda *liniechefer*. Det begränsade geografiska område, som de danska statsbanorna omfatta, har dervid gjort det möjligt att bilda allenast ett banchefsdistrikt och ett maskinchefsdistrikt för hela bannätet, medan trafikchefsdistrikten blifvit två till antalet. Med en sådan anordning af distrikten har naturligen en ganska omfattande myndighet kunnat tilldelas liniecheferna, utan att den nödiga enheten och konsekvensen i förvaltningen derigenom behöft riskeras och utan att decentralisation — åtminstone i vanlig mening — fördenskull kan sägas vara genomförd.

Hvad nu närmare angår komiténs föreliggande förslag till ordnandet af linieförvaltningen, så hafva två reservanter inom komitén, herrar *Hahr* och *frilherre Sparre*, sökt uppvisa, att komitén i sin motivering allt för mycket framhållit vigten och värdet af den föreslagna organisationsförändringen, och att denna således icke är af den genomgripande be-

tydelse, som komitén velat göra gällande. Jemte det att styrelsen i hufvudsak instämmer i hvad bemälde reservanter i detta afseende anfört, anser sig styrelsen böra särskildt framhålla, att komitén, enligt hvad den sjelf meddelat, under arbetenas gång vidtagit en förändring i sitt ursprungliga förslag till distriktsförvaltningarnas organisation, hvilken förändring i verkligheten torde hafva varit af vida mera principiell och djupgående betydelse än komitén för dess del synes hafva föreställt sig.

Af komiténs betänkande (sid. 24—26) framgår nemligen, att komitén till en början tänkt sig, att distriktschefen borde vara en *särskild tjänsteman*, som icke vid sidan af distriktscheffsbefattningen skulle utöfva föreståndareskapet för någon af de stora afdelningarna inom distriktet, utan hvilken skulle ega att på föredragning af vederbörande afdelningsföreståndare besluta i *alla* till distriktsförvaltningens handläggning hörande frågor, som icke vore rena detaljsaker, men att komitén af anförda skäl frångått denna sin uppfattning och i stället föreslagit, att distriktschefen tillika borde vara *trafikdirektör* samt såsom distriktschef — förutom utöfvandet af inspektion öfver samtliga afdelningarna — ega verklig afgöranderätt allenast i ärenden, hvilka anginge förvaltningen i allmänhet eller eljest vore af den vikt eller beskaffenhet i öfrigt, att samarbete mellan de olika afdelningarna borde i fråga om dem ega rum — det vill med andra ord säga i sådana ärenden, hvilka enligt sin natur böra blifva föremål för *gemensam behandling* af samtliga afdelningsföreståndare. En närmare undersökning af hvad denna förändrade uppfattning innebär måste nu, enligt styrelsens mening, gifva vid handen, att förändringen varit mycket genomgripande. Antagandet af den organisationsform, komitén först tänkt sig, skulle nemligen i sjelfva verket icke hafva varit någonting annat än ett införande hos oss af det ofvanomförmälda äldre preussiska systemet för linieförvaltningens ledning — efter det att detta system blifvit i sitt eget hemland utdömdt och utan att några historiska förhållanden af den art, som i Preussen närmast föranledt dess tillämpning, förefunnes. Då enligt nämnda system direktionerna kunde hafva en omfattning af ända till 4,000 km. och trafikamten en sådan af ända till 450 km. — ett trafikamt (Königsberg) synes till och med hafva omfattat 650 km. — måste nemligen, särskildt med afseende å den ojemförligt större trafikintensiteten på de preussiska linierna, *i hvad förhållandet till linieförvaltningen angår*, en preussisk direktion närmast vara att jemföra med vår jernvägsstyrelse och ett preussiskt trafikamt med en distriktsstyrelse, sådan komitén först tänkt sig densamma. Styrelsen kan nu icke undertrycka den mening att den starka motivering, komitén vid sin allmänna under-

sökning af jernvägsadministrationen användt till ådagaläggande af behöfligheten af en decentralisation, passar bättre i stycke med komiténs ursprungliga förslag i ämnet än med det, som slutligen framgått såsom resultat af komiténs arbeten. Denna motivering har nemligen att uppvisa en hel del uttalanden, hvilka gå i samma riktning, som de argument, hvilka, enligt hvad af det föregående synes, pläga anföras till förmån för det äldre preussiska decentralisationssystemet. Å andra sidan drabbas då samma motivering i dessa delar af den kraftiga kritik, som den preussiska regeringen låtit trafikamtsinstitutionen undergå; och komitén har ock sjelf vid redogörelsen för anledningen till att komitén öfvergaf sitt ursprungliga förslag anført vissa skäl, som återfinnas i denna kritik.

Efter den erfarenhet, som vunnits i Preussen, skulle styrelsen hafva ansett sig pliktig att för sin del på det bestämdaste afstyrka införandet hos oss af en distriktsförvaltningsorganisation, sådan som den komitén ursprungligen ifrågasatte. Denna organisation skulle nemligen — om den eljest kunnat konsekvent genomföras — med nödvändighet hafva medfört en söndersplittring af den nu enhetliga förvaltningen, hvilken, i allt fall efter styrelsens förmenande, ingalunda kunnat anses påtingad af det svenska statsbanenäts omfattning eller här eljest förefintliga förhållanden, hvarförutom organisationen äfven i många andra hänseenden skulle hafva verkat förtyngande och hämmande på förvaltningens gång.

Gent emot det förslag, komitén slutligen framställt — sådant detta uti instruktionsförslaget närmare angifvits — blir åter styrelsens ställning en annan.

Hvad först beträffar den *öfverflyttning af ärenden från centralförvaltningen till liniebefälet*, som ifrågasatts, så erkänner styrelsen villigt, att en lättnad i den styrelsen nu åliggande arbetsbördan är af behovet påkallad, och att åtminstone större delen af de ärenden, hvilka komitén ansett kunna på detta sätt frångå till styrelsen och hvilka hufvudsakligen utgöras af personalfrågor, utan egentlig olägenhet låta sig af distriktsmyndigheterna definitivt handläggas. Då emellertid en dylik öfverflyttning i ganska stor omfattning skulle kunna ske jemväl inom ramen af den nuvarande organisationen och till icke ringa del äfven kunna af styrelsen sjelf — med stöd af bestämmelserna i §§ 3 och 44 af gällande instruktion — vidtagas, utan att frågan härom behöfde underställas Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning, blir den för styrelsens ställning till förslaget afgörande synpunkten icke så mycket arten och omfattningen af de ärenden, med afseende å hvilka decentralisation

skulle ega rum, som icke mera formerna för dessa ärendens handläggning hos liniebefälet och distriktsförvaltningens organisation i öfrigt.

För så vidt då styrelsen rätt uppfattat innebörden i förslaget till sjelfva *organisationen* af distriktsförvaltningen, hafva i verkligheten två hufvudmotiv varit bestämmande för detta förslag, nemligen *dels* en önskan att åstadkomma garanti för ett kraftigt samarbete mellan de olika afdelningarna å distrikten *och dels* — hvad härmed nära sammanhänges — en uppfattning om nödvändigheten att införa en effektiv inspektion af förvaltningen å linien.

Hvad angår det kraftiga samarbetet mellan afdelningarna, så är detta — hvilken åsigt man än må hysa om centralisations- eller decentralisationssystemets principiella företräde — ett önskningsmål, hvars förverkligande i största möjliga mån, särskildt å linier, der trafiken är svag och der den ena afdelningens personal förty torde kunna vara i tillfälle att bispringa den andras i dennas göromål, synes böra blifva af en viss ekonomisk betydelse, likasom det naturligen i alla händelser måste vara till fördel för förvaltningen, att de ärenden, som äro beroende på utredning af vederbörande liniebefäl, erhålla en så mångsidig belysning som möjligt, samt att de åtgärder, som af samma befäl sjelfständigt beslutas, vidtagas i största möjliga samförstånd de olika afdelningarna emellan. I dessa hänseenden synes komitéförslaget emellertid närmast vara att anse såsom en utveckling af den nuvarande t. f. intendentsinstitutionen, med utvidgad myndighet för intendenten och med trafikdirektören såsom sjelfskrifven intendent. I stället för att, såsom i Norge skett och väl äfven hos oss låge närmast att göra, söka åstadkomma garantin för samarbetet å distriktet genom en mängd specialinstruktioner för liniecheferna, hvilka ålade dessa att, innan de i vissa ärenden afgåfve yttrande eller träffade afgörande, meddela sig med vederbörande andra liniechefer, har komitén trott sig böra ifrågasätta, att afdelningscheferna inom distriktet för behandling af alla sådana ärenden, hvilka kunde anses vara af gemensam natur, skulle konstituera sig till en särskild distriktsstyrelse, hvilken under namn af distriktsförvaltning hade att fungera efter en gemensam instruktion, hvarjemte komitén ansett att vid förvaltningens sammanträden beslutanderätten borde, »för beredande af nödig enhet, kraft och smidighet åt förvaltningens verksamhet», tillkomma trafikafdelningens chef ensam, med rätt för öfriga afdelningschefer att reservera sig mot besluten. Styrelsen vill icke förneka, att en dylik anordning, om den tillämpas med vederbörlig moderation, så att begreppet »gemensamma ärenden» icke utsträcker längre än hvad sakens egen natur fordrar, kan vara

egnad att åstadkomma ett godt samarbete på linien, utan att därför förvaltningen behöfver allt för mycket förtyngas. Hvad särskildt beträffar den omständigheten att trafikafdelningens chef skulle vara sjelfskrifven chef jemväl för den samlade distriktsstyrelsen, så stämmer detta öfverens med den praxis, som under t. f. intendentsinstitutionens första tider följdes; och styrelsen anser sig böra i fråga härom framhålla, att statsutskottet vid 1868 års riksdag, då utskottet hemställde om afslag å Kongl. Maj:ts förslag om inrättande af särskilda distriktschefer, såsom sin mening uttalade, att »de ekonomiska och disciplinära göromål, hvilka skulle utgöra en del af distriktschefens åligganden, lämpligen torde kunna uppdragas åt trafikdirektören».

Vidkommande derefter frågan om åstadkommande af en effektiv inspektion af linieförvaltningen, så är detta visserligen en fråga, som, i den mån statsbanenätet tillväxer i omfattning och trafikintensitet, allt mera kräfver en tillfredsställande lösning. Komitéu har trott denna lösning kunna åstadkommas dels genom distriktschefernas beklädande med inspektionsmyndighet för samtliga afdelningars vidkommande och dels genom en ökad inspektionsverksamhet från styrelseledamöternas sida — något hvartill tillfälle skulle beredas desse senare genom den föreslagna öfverflyttningen af ärenden från styrelsen till linieförvaltningen. I sjelfva verket synes komitéu alltså hafva tänkt sig den ökade inspektionen förverkligad genom en förmedling af båda de två förut omfördälda systemen, distriktsinspektion och afdelningsinspektion. Under det att komitéus flertal emellertid företrädesvis framhållit distriktsinspektionens betydelse, hafva reservanterna, herrar Hahr och friherre Sparre, enligt styrelsens mening fullt berättigadt, gjort gällande, att distriktschefernas inspektion af ban- och maskinafdelningarnas verksamhet enligt sakens natur torde komma att inskränka sig till sådana ärenden, som beröra eller kunna hafva inflytande på flera afdelningar eller der genom användning af en afdelnings personal jemväl för annan afdelnings behof besparing kan vinnas, men att inspektionen öfver afdelningarna i fackhänseende fortfarande måste ske genom vederbörande öfverdirektörer i styrelsen och vid verkets framtida utveckling den utväg i detta senare hänseende tillgripas, att öfverdirektörerna till biträde vid denna inspektion erhålla särskilda inspektörer. Begränsning af distriktschefens ingripande i öfriga afdelningsföreständares verksamhet till hvad skäligt och nödigt är torde i sjelfva verket vara en oeftergiffig förutsättning för att den af komitéu föreslagna ordningen för linieförvaltningens ledning och öfvervakande skall kunna lemna ett godt resultat och icke i stället gifva anledning till ständiga slitningar mellan afdel-

ningscheferna. Arten och beskaffenheten af den inspektion, hvarom fråga är, synes emellertid göra det svårt att i en allmän instruktion närmare angifva denna begränsning, hvilken till en del måste blifva beroende på rent personliga förhållanden; och lämpligast torde därför vara att låta förhållandena i detta hänseende under styrelsens öfvervakande ledning utveckla sig genom praxis.

Om det således måste anses vara af vigt, att distriktschefens myndighet begränsas i förhållande till öfriga afdelningsföreståndares, på det att desse senare, såsom komitén ock anser viktigt, icke må komma att på förvaltningen af vederbörande afdelning erhålla ett mindre inflytande än som är lämpligt och för vinnande af det med distriktschefsinstitutionens införande afsedda syftet i sjelfva verket behöfligt, torde å andra sidan vara icke mindre nödigt, att gränsen mellan öfverdirektörernas och distriktschefernas myndighet i fråga om linieförvaltningen tydligt bestämmas. Enligt hvad af det föregående framgår, var det just farhågor för förvecklingar i detta hänseende, som föranledde 1868 års riksdag att afslå det kongl. förslaget om anställande af särskilda distriktschefer. Då emellertid enligt komiténs förslag distriktscheferna ej skulle utgöra någon särskild förvaltningsinstans mellan styrelsen och afdelningscheferna å linien utan endast i afdelningarna gemensamt rörande ärenden fatta beslut å samtliga afdelningsföreståndares vägnar, uppenbarligen på det att besluten icke skulle behöfva blifva beroende på en genom omröstning uppkommen tillfällig majoritet bland dessa, och då komitén vidare i § 22 af instruktionsförslaget väl bibehållit öfverdirektörs nuvarande befogenhet att för ärendes beredning infordra förklaringar, upplysningar eller yttranden af hvem som vederbör, men i fråga om de direkta *ordres*, genom hvilka öfverdirektörerna ega att meddela nödiga detaljbestämmelser för omedelbar tillämpning af styrelsens beslut eller gällande reglementen o. d., intagit föreskrift derom, att dessa ordres skola ställas till distriktsförvaltningen såsom sådan, i följd hvaraf de komma att, innan de nå vederbörande afdelningsföreståndare, passera distriktschefen, synes faran för kollisioner mellan öfverdirektörernas och distriktschefernas verksamhet med afseende å linieförvaltningen vara undanröjd, helst i fråga om sjelfva inspektionen någon sådan kollision ej synes kunna uppkomma, då öfverdirektörens inspektion blir dels väsentligen en fackinspektion och dels i alla händelser öfverordnad distriktschefens. I detta sammanhang anser sig emellertid styrelsen böra konstatera, att enligt nyssnämnda paragraf af instruktionsförslaget, jemförd med § 23, som innehåller föreskrifter om öfverdirektörs inspektionsskyldighet, öfverdirektörs befogenhet med af-

seende å linieförvaltningen enligt komiténs förslag — om också något inskränkt i följd af en del personal- och andra ärendens öfverflyttning från styrelsen till distriktsförvaltningen — i mångt och mycket skulle komma att blifva densamma som för närvarande, och således ingalunda undergå en sådan genomgripande förändring, som komitén — att döma af en del uttalanden under afdelningen I i betänkandet — synes vilja antyda. Att den nuvarande ordningen i detta hänseende i sådan utsträckning bibehålles anser styrelsen också för den stora förvaltningens enhetliga skötsel vara oundgängligen nödigt. Det får nemligen ej för-glömmas, att öfverdirektörerna äro de främsta representanterna inom verket en hvar för sitt speciella fack samt att, om det är af vikt, att största möjliga samarbete och likformighet eger rum mellan de olika afdelningarna inom ett distrikt, det är af ej mindre vikt, att sådant samarbete och sådan likformighet eger rum de olika distrikten emellan.

Af hvad ofvan blifvit anfördt lär framgå, att styrelsen icke anser sig böra motsätta sig det af komitén i fråga om distriktsförvaltningens organisation framställda förslaget, i hvad det väsentliga angår. Ur principiell synpunkt sedt måste detta förslag visserligen betraktas såsom en blandning af de båda förut omförmälda systemen för linieförvaltningens ledning och öfvervakande, nemligen centralisations- och decentralisationssystemen; och då förslaget, såsom innebärande en utveckling af t. f. intendentsinstitutionen, i väsentlig mån ansluter sig till den gällande ordningen, sådan denna genom successivt öfverflyttande af ärenden från styrelsen till linieförvaltningen blifvit i praxis närmare bestämd, skulle man kunna säga, att, på samma sätt som statsbaneförvaltningen, hvilken i början af 1870-talet åsyftade en fullständig öfvergång till det på sträng centralisering inom styrelsen byggda systemet, *under den i öfrigt bestående organisationen* af omständigheternas magt föranledts att i detta system vidtaga åtskilliga modifikation, på samma sätt har komitén, hvilken utgick från förutsättningen att jernvägsadministrationen borde underkastas en genomgripande decentralisation, måst under arbetenas fortgång betydligt modifiera sin ursprungliga ståndpunkt. Då emellertid, att döma af uttalandena vid Londonerkongressen, centralisationssystemet synes vara det, som vunnit det allmännaste erkännandet, samt frågan om jernvägsadministrationens lämpligaste organisation nu skall göras till föremål för pröfning af statsmakterna, kunde det synas, som om styrelsen med dess ståndpunkt till frågan bort utarbete ett nytt, efter verkets nuvarande utveckling afpassadt organisationsförslag, konsekvent byggt på principen af centralisation. Att styrelsen ej så gjort, har sin grund förnämligast i två om-

ständigheter. För det första kan man nemligen ej för närvarande bedöma, hvilken inverkan ett genomförande af det å bane bragta förslaget om inrättande af ett statsdepartement för kommunikationsväsendet skäligen må komma att utöfva på styrelsens sammansättning och derigenom indirekt på dess ställning till linieförvaltningen. Och vidare företer centralisationssystemet i sin senaste form — eller det nyaste preussiska systemet — åtskilliga märkliga nyheter med afseende å väsentliga detaljorganisationer — såsom till exempel inrättandet inom direktionerna af s. k. »Streckendezernat», eller särskilda rotlar för beredning af ärenden af olika slag, hvilka angå *en och samma linie*, samt bildandet af s. k. »Bau- und Betriebsinspektionen» d. v. s. exekutiva organer, hvilka för en och samma linie handlägga ärenden rörande så väl den yttre stations- och tågtjensten som banans underhåll och bevakning — i fråga om hvilka nyheter någon tids erfarenhet om deras verkningar torde böra afvaktas, innan deras tillämpning hos oss ifrågasättes.

Under sådana omständigheter är det, som styrelsen ansett sig sakna anledning att motsätta sig komiténs förslag till distriktsförvaltningens ordnande. Ty om också detta ur teoretisk synpunkt kan synas mindre tillfredsställande, torde det likväl i praktiskt hänseende medföra en del förbättringar i den nu bestående ordningen. Och från denna skiljer det sig å andra sidan ej heller i sådan grad, att dess antagande kan anses komma att försvåra en eventuel öfvergång till en mera konsekvent genomförd centralisation. Men om styrelsen således i hufvudsakliga delar biträder förslaget, utgår styrelsen dervid, likasom herrar Hahr och friherre Sparre, från den förutsättningen att området för den samfälda distriktsförvaltningens verksamhet kommer att begränsas, i enlighet med hvad i § 67 af instruktionsförslaget angifves, och att följaktligen distriktschefens myndighet icke utsträcker längre än hvad för uppnående af ett tillfredsställande samarbete erfordras, utan att en hvar afdelningsföreståndare får för sig besluta och vidtaga åtgärder i den stora mängd af ärenden, der samverkan afdelningarna emellan enligt sakens natur är utesluten.

Hvad derefter beträffar viktigare enskildheter i komiténs berörda förslag, har först och främst redan i det föregående antydts, att enligt styrelsens mening den öfverflyttning af ärenden från styrelsen till linieförvaltningen, som komitén ifrågasatt, åtminstone till större delen låter sig verkställa. Vid den blifvande detaljgranskningen af instruktionsförslaget, torde emellertid styrelsen i detta hänseende komma att i en eller annan punkt framställa en från komiténs afvikande mening; och

anser sig styrelsen redan nu böra anmärka, att det synes styrelsen med skäl kunna ifrågasättas, huruvida antagande, befordring och bestraffning af personal bör åt distriktsförvaltningarna öfverlemnas i hela den utsträckning, komitén föreslagit. Särskildt i dessa hänseenden synes nämligen vara af vigt, att ej för stora olikheter komma att blifva rådande mellan de olika distrikten.

Det kan vidare icke vara annat än med tvekan, som styrelsen biträder förslaget att inskränka distriktens antal till fyra. I sin underdåniga skrivelse den 26 november 1892 med förslag till nytt aflöningsreglemente framhöll visserligen styrelsen, att en af de väsentligaste förutsättningarna vid detta förslags uppgörande varit, att trafikdistrikten skulle minskas i antal och ökas i omfång, men dels har statsbanenätet sedan dess icke obetydligt utvidgats och dels är den af komitén ifrågasatta begränsningen från sju distrikt — bandelen Vännäs—Luleå —Gellivare därvid räknad såsom särskildt distrikt — till fyra väl långt gående. I sakens nuvarande läge anser sig styrelsen emellertid icke böra motsätta sig ett försök med linieförvaltningens ordnande på fyra distrikt, men skulle efter någon tids erfarenhet finnas oundgängligen nödigt att öka distriktens antal, lärer styrelsen icke komma att underlåta att till Eders Kongl. Maj:t göra den framställning i sådant syfte, hvartill förhållandena då kunna föranleda.

Hvad angår det norra distriktet, hvilket med Umeåbanan skulle få en utsträckning af nära 1,300 km., torde dock, på sätt reservanterna herrar Hahr och friherre Sparre framhållit, särskilda anordningar redan från början blifva erforderliga, ehuru styrelsen för sin del föreställer sig att, sedan kompletteringsarbetena å distriktets öfre del hunnit avslutas, någon särskild tjänsteman af direktörs grad ej, såsom bemålde reservanter ifrågasatt, behöfver å denna del anställas, utan den erforderliga, mera fristående förvaltningen derstädes kunna åstadkommas genom att vederbörande trafikinspektör samt ban- och maskiningeniörer erhålla ett mera sjelfständigt befäl samt utvidgad kompetens i öfrigt än motsvarande funktionärer å det öfriga statsbanenätet.

Styrelsen, som vill framhålla, att enligt styrelsens mening förslagen om inrättande af särskilda trafiksektioner samt om anställande af juridiskt bildade distriktssekreterare tillhöra de stycken af den ifrågasatta organisationen, hvilka synes egnade att tillvinna sig mera odeladt erkännande, har, utöfver hvad ofvan blifvit anmärkt, emot planen för distriktsförvaltningens ordnande icke annat väsentligt att erinra, än att styrelsen, lika med merbemålde reservanter, anser nödigt att vid mellersta distriktets maskinafdelning anställa ytterligare en maskin-

ingeniör. Det synes nemligen styrelsen uppenbart, att en maskindirektör, hvars distrikt enligt komiténs förslag skulle sträcka sig från Hallsberg till Ånge och omfatta de redan befintliga verkstäderna vid Liljeholmen, Stockholms norra station och Bollnäs samt den, såsom styrelsen vill antaga, snart blifvande verkstaden vid Tomtebodas, omöjlig skulle kunna på ett tillfredställande sätt sköta sin särskildt i ekonomiskt hänseende så ytterst viktiga befattning med biträde af allenast två maskiningeniörer, en i Stockholm och en i Bollnäs.

Hvad särskildt beträffar förslaget om uppbörds-kassagöromålens öfverflyttning till distriktskassorna — hvilket således förutsätter indragning af uppbörds-kassakontoret hos styrelsen — synes denna åtgärd, om den också icke står i något nödvändigt sammanhang med den ifrågasatta decentralisationen, påkallad redan af den stora utsträckning, statsbanenätet numera erhållit; och för sin del kan styrelsen icke finna, att härigenom uppbördssäkerheten skulle minskas eller andra afsevärda olägenheter uppstå.

Förutom indragning af uppbörds-kassakontoret har komitéen nu ifrågasatt en del andra *förändringar i centralförvaltningens nuvarande organisation*, hvilka afvika från styrelsens, sjelfva organisationen i viss mån jemväl berörande förslag till aflöningsreglemente af den 26 november 1892 och hvilka äro af beskaffenhet att böra i detta utlåtande göras till föremål för styrelsens yttrande. Dessa förändringar torde emellertid i allmänhet lämpligen låta behandla sig i sammanhang med förslaget till nytt aflöningsreglemente; och styrelsen vill för den skull i detta sammanhang endast yttra sig om förslagen att inrätta en särskild taxebyrå och att sammanslå maskininspektörsbefattningen med ena byrådirektörstjensten å maskinafdelningen.

Hvad förslaget om inrättande af en särskild taxebyrå angår, så förutsatte styrelsen visserligen i sin underdåniga skrifvelse af den 26 november 1892 icke annat än att den nuvarande provisoriska, sedan början af år 1890 bestående ordningen att en af trafikafdelningens öfverdirektörsassistenter — eller byrådirektörer såsom styrelsen föreslog, att desse tjänstemän borde benämnas — tillika förestår kontrollkontoret skulle fortfara. Taxeväsendets — särskildt efter utvecklingen af den internationella trafiken — allt mera växande betydelse, omfattningen och beskaffenheten af de arbetskrafter, som under de senare åren måst egnas åt denna gren af förvaltningen, samt de skäl, komitéen i öfrigt anfört till stöd för sin uppfattning i denna del göra emellertid,

att styrelsen nu anser sig ega fullgiltig anledning instämma i komiténs ifrågavarande förslag.

Under förutsättning att inspektion öfver de enskilda jernvägarnes rullande materiel icke i vidsträcktare grad än hittills komme att åligga styrelsen, har komitén ansett befattningen såsom maskininspektör kunna uppgå i befattningen såsom byrådirektör för tekniska- och kansliärenden å maskinafdelningen; och har komitén såsom stöd för denna åsigt anfört, att denna afdelning, der antalet så kallade kansliärenden enligt sakens natur icke kan blifva synnerligen betydande, kunnat så länge reda sig med allenast en öfverdirektörsassistent (för förrådsärenden); att vidare det för öfverdirektörsassistenten för maskinärenden förut uppförda arvode i staten för år 1894 indragits, på hemställan af styrelsen, som dervid meddelat, att tillfälle ännu ej yppat sig att finna lämplig person för ordinarie innehafvandet af tjensten; samt att slutligen några särskilda omständigheter icke af styrelsen blifvit anförda af beskaffenhet att ådagalägga behöfligheten af en teknisk byrådirektör vid sidan af maskininspektören.

Med anledning häraf får styrelsen — som väl medgifver, att maskinafdelningens kansliärenden kunna handläggas af den utaf komitén föreslagne notarien, hvars upptagande å ordinarie stat styrelsen så mycket mindre vill motsätta sig, som de till befattningen hörande göromålen under en följd af år skötts af en extra ordinarie tjänsteman med aflöning ungefärligen motsvarande den föreslagna notarie-lönen — i underdånighet anmäla, att maskininspektörens arbetstid numera så upptages af resor för besigtning af den materiel, som levereras till statens jernvägar, samt för inspektion af de enskilda jernvägarnes rörliga materiel, att det byråbiträde, han kan lemna öfverdirektören för maskinafdelningen, icke kan blifva mycket betydande, utan att han snarare i och för sina inspektionsåligganden behöfver biträde af annan tjänsteman; att anledningen till att den tekniska öfverdirektörsassistentbefattningen under en följd af år icke kunnat besättas, varit den, att de dermed förenade löneförmånerna varit så relativt låga, att de personer, som kunnat anses till befattningen kompetenta och hvilka densamma förty erbjudits, vägrat att mottaga densamma; att styrelsen på grund häraf varit nödsakad att i den utsträckning, sådant kunnat ske, uppehålla befattningen genom provisoriska anordningar; samt att styrelsen, då fråga nu är om revision af organisationen, icke anser sig kunna underlåta att påyrka uppförandet å maskinafdelningens stat af en särskild teknisk byrådirektör med uppgift, bland annat, att förestå afdelningens rit- och konstruktionskontor samt att vid förfall för öfver-

direktören för maskinafdelningen inom styrelsen ersätta denne såsom föredragande för de maskintekniska ärendena.

Vidkommande i öfrigt förslaget till instruktion för centralförvaltningen, så anser sig styrelsen böra redan nu anmäla, att då komiténs uppfattning i detta hänseende i det stora hela öfverensstämmer med den rådande ordningen, samt de förändringar i instruktionen, komitén ifrågasatt, hufvudsakligen afse att åstadkomma förtydligande och kompletterande samt af verkets utveckling eljest påkallade detaljbestämmelser utan att rubba sjelfva grunderna för organisationen, styrelsen, om hon också i sitt blifvande yttrande öfver instruktionsförslagets detaljer kommer att framställa en del från komitéflertalets afvikande meningar, likväl i hufvudsak kommer att till sagda förslag förorda nådigt bifall.

Öfvergår styrelsen så till att uttala sig öfver komiténs *förslag till aflöningsreglemente*, torde styrelsen till en början få göra några erinringar i anledning af vissa förutsättningar, hvilka synas åtminstone delvis hafva legat till grund för berörda förslag.

Vid sin under afdelningen I i betänkandet vidtagna undersökning om möjligheten att åstadkomma ett mera fördelaktigt ekonomiskt utbyte af statens jernvägsdrift har komitéen kommit till det resultat, att en högst betydande minskning i utgifterna för personalens aflöning skulle kunna åstadkommas. Till icke ringa del skulle visserligen denna minskning vinnas genom inskränkning af antalet befattningshafvare i skilda kategorier, genom användandet på vissa håll af mindre qualificerad och förty billigare personal och genom förenklingar i arbetssättet — allt frågor, som endast undantagsvis torde kunna blifva föremål för behandling i detta utlåtande och öfver hvilka styrelsen alltså har att yttra sig i blifvande utlåtande öfver komitéförslaget. Men komitéen anser äfven betydliga belopp kunna besparas genom borttagande eller reglering af vissa bland de särskilda förmåner, jernvägspersonalen nu åtnjuter utöfver sina ordinarie arfvoden. Vid sammanställning af komiténs under afdelning I gjorda, enligt sakens natur visserligen mycket approximativa beräkningar i detta hänseende har styrelsen trots sig finna, att genom dessa senare inskränkningar löneförmånerna för nuvarande antal personal skulle komma att minskas med mellan 300,000 och 400,000 kronor. Och samma löneförmåner skulle ytterligare ned sättas genom vissa smärre jemkningar i arfvodesbeloppen och inskränkningar i öfrigt, hvilka komitéen vid afgifvandet af förslaget till aflönings-

reglemente ifrågasatt, utan att desamma varit af den art, att de ansetts böra vid den allmänna undersökningen framhållas.

Granskar man nu de förutsättningar, från hvilka komitén utgått vid sina beräkningar om möjligheten att åstadkomma en förbättring i statsbaneförvaltningens ekonomi, så finner man, att komitén (sid. 30) inledningsvis uttalat den satsen, att det i ekonomiskt hänseende mindre tillfredsställande läge, hvori statsbaneindustrien såsom ett helt betraktadt råkat dels genom det förherrskande trycket i affärslifvet och dels genom det ur andra synpunkter än förhoppningen om finansiell vinst anlagda norrländska jernvägsnätet, manade till de allvarligaste sträfvanden att inrätta förvaltningen så ekonomiskt som möjligt. Sammanställes detta uttalande med de resultat, hvartill komitén vid sin undersökning kommit, torde man icke vara oberättigad att häraf draga den slutsatsen, att enligt komiténs åsigt inträffade dåliga konjunkturer och statens åtgärd att med hänsyn till Norrlands blifvande utveckling samt för politiska och strategiska ändamål bygga det norra stambanenätet böra medverka dertill, att statsbanepersonalen må lida minskning i åtskilliga löneförmåner, som den under en lång följd af år åtnjutit. Att ur sådana synpunkter vidtaga reglering af en statsbaneförvaltnings personals aflöningar synes dock vara något för statsförvaltningens begrepp främmande och svårligen med rättvisa och billighet öfverensstämmande. Hvad särskildt angår principen att statsbanepersonalens aflöningsförmåner skulle minskas, då konjunkturerna försämras, så skulle, vid det förhållande att aflöningarna icke gerna kunna antagas komma att höjas i samma mån som konjunkturerna förbättras, häraf blifva en följd, att personalen skulle komma att få vidkännas stadigvarande försämring i sina löneförmåner i följd af inträffade dåliga konjunkturer, hvilka kunna vara af öfvergående natur. Om i öfrigt ifrågavarande princip från komiténs ståndpunkt kunnat anses tillämplig vid komitéarbetenas början, synes den under nu förhanden varande förhållanden, då af åtskilligt och ej minst af den på sista tiden inträffade inkomststegringen på statsbanorna att döma uppsving i affärslifvet inträffat, i alla händelser icke kunna längre åberopas, hvadan alltså i verkligheten en af grunderna för den af komitén påyrkade löne-regleringen redan måste anses hafva bortfallit.

Styrelsen får nu yttra sig öfver förslaget till aflöningsreglemente paragrafvis, dervid emellertid §§ 3—5 och 11, hvilka innehålla bestämmelserna om personalens viktigaste löneförmåner — arvode och inqvartering — torde böra i ett sammanhang behandlas; och då beskaffenheten af de stadganden, som kunna finnas böra meddelas med afseende

å inqvarteringsförmånen, i viss mån inverka på bestämmelserna om arfvodesbeloppen, torde början böra göras med § 11.

§§ 3—5 och 11.

I den rätt till inqvartering in natura eller ersättning därför, som alltifrån jernvägsförvaltningens första början tillkommit samtliga tjänstemän och betjente vid distrikten samt år 1880 — i formen af naturainqvartering — utsträckts till styrelsens chef och öfverdirektörer jemte vaktmästare, har komitén ansett en genomgripande förändring nödig. De inskränkningar, komitén i detta hänseende föreslagit, äro *dels* en betydande minskning i antalet af de befattningshafvare vid linien, hvilka skulle erhålla naturainqvartering, *dels* sistnämnda förmåns upphörande för styrelsens chef och öfverdirektörer samt, annat än mot afdrag å arfvodet, för dess vaktmästare, *dels* den fria vedbrandens upphörande att vara biförmån till inqvarteringen in natura och *dels* slutligen nedsättning i inqvarteringsprocenten för tågpersonal från 20 till 15 procent.

Hvad då först beträffar minskningen i antalet af de befattningshafvare å linien, hvilka erhålla naturainqvartering, så kan enligt gällande bestämmelser denna förmån, der styrelsen finner sådant vara för jernvägstrafiken nödvändigt eller fördelaktigt, i statens egna eller förhyrda lägenheter tillkomma: afdelningsföreståndare och hans assistent, baningeniör, maskiningeniör, stationsinspektör, telegrafinspektör, verkmästare, stationsskrifvare jemte bokhållare, förste stationsskrifvare och kontorsbiträde, öfverbanmästare, lokomotivförareförman, vagnmästare, stationsmästare, vaktmästare, banmästare, lokomotivförare, vagnförman, öfverkonduktör, konduktör, packmästare samt betjente af lägre grad än de nämnde. Enligt komiténs förslag skulle åter förmånen egentligen endast tillkomma, der styrelsen funne sådant vara för jernvägstjensten behöfligt: distriktschef, trafikinspektör, byråassistent, stationsinspektör, underinspektör, stationsmästare, banmästare, banvakt, portvakt vid 1:a klassens station eller verkstad och maskinist, som skötte värmeledning eller central belysning, äfvensom, der tienstens kraf eller lokala förhållanden sådant oundgängligen fordrade: nu ej nämnd tjänsteman eller betjent, utöfvande den egentliga stationstjensten. Härförutom skulle styrelsen dock, vid det förhållande att statens jernvägar tillhöriga bostadslägenheter kunde finnas disponibla, ega befogenhet att i dessa lägenheter inqvartera jemväl annan personal, åt hvilken förmånen af inqvartering eljest vore medgifven, hvaremot förhyrning af lägenheter för dylik personal ej vidare skulle få ega rum.

Till stöd för sitt nu ifrågavarande förslag har komitén hufvudsakligen anført, *att* erfarenhet visat, det antalet af de tjenstekategorier, hvilkas bostäder med nödvändighet måste vara belägna i jernvägens omedelbara närhet, icke vore så stort, som man vid jernvägarnes införande antagit, i hvilket afseende särskildt åberopats det förhållande att i Norge och Danmark förmånen af fri bostad in natura förekomme i långt mindre utsträckning än hos oss; *att* då fri bostad in natura vore en vida större förmån än den kontanta inqvarteringsersättningen, men det ofta förekomme, att inom en och samma tjenstekategori en del af personalen åtnjöte förmånen in natura, medan en annan del endast hade inqvarteringsersättning, orättvisa härigenom vederfors den senare delen af personalen; samt *att* komitén funnit, det jernvägens utgifter för förhyrda bostäder stege till högst afsevärda belopp, något som i all synnerhet gälde om de s. k. boställshus, hvilka styrelsen tid efter annan med Eders Kongl. Maj:ts tillstånd för en tidrymd af 25 år förhyrt af statens jernvägstrafiks enke- och pupillkassa och i följd hvaraf statens årliga utgift för inqvartering in natura af en tjensteman eller betjent komme att uppgå till vida högre belopp än om endast inqvarteringsersättning lemnats.

Jemte det att styrelsen gent emot denna argumentering åberopar hvad af reservanterna herrar Hahr och friherre Sparre i sådant hänseende andragits (komitébetänkandet sid 371), torde Styrelsen få ytterligare framhålla följande.

Vid den interimistiska löneregleringen år 1863 likasom sedermera vid de definitiva regleringarna åren 1869 och 1874 bestämdes, att den distriktspersonal, som *icke* erhöll bostad in natura, skulle få åtnjuta ersättning härför i penningar. Inqvarteringen in natura har alltså varit den primära aflöningsformen och inqvarteringsersättningen endast ett surrogat härför — något som jemväl torde ligga i denna senare förmåns begrepp, enär förmånen eljest icke synes hafva något som helst berättigadt i sig. Anledningen till att liniepersonalen i dess helhet ansetts böra komma i åtnjutande af förmånen af inqvartering har naturligen legat i uppfattningen om lämpligheten och fördelen af att denna personal bor i jernvägens omedelbara närhet, hvartill i vissa fall kommit den absoluta nödvändigheten att på orter, der tjenliga bostäder icke stått att erhålla, anskaffa sådana. Att nu i ett eller annat fall tjenstens beskaffenhet kan göra vederbörande tjensteinnehafvares boende i jernvägens närhet mindre behöfligt synes styrelsen icke kunna för-ringa betydelsen af den generella regeln — och denna regel torde äfven kunna anses vara af jernvägsadministrationerna allt hitintills all-

männeligen godkänd. Om — antagligen af lokala skäl — i Norge och Danmark befunnits i relativt mindre mån än hos oss nödigt att genom jernvägsförvaltningens försorg åt personalen anskaffa bostäder i jernvägens närhet, må å andra sidan nämnas, att man exempelvis i Finland i detta fall gått längre än hos oss. I öfrigt är att märka, att den liniepersonalen tillkommande förmånen af fri inqvartering in natura alltifrån början ingått såsom en så vigtig faktor vid bestämmandet af denna personals — eller åtminstone stora grupper deraf — total aflöning, att dess allmännare indragning och ersättande med allenast hyresbidrag skulle, om ej afsevärda höjningar af de kontanta arvodena samtidigt vidtoges, medföra en minskning i löneförmåner, som måste anses alldeles opåkallad.

Komitén har framhållit den orättvisa, som skulle ligga deri, att inom en och samma tjänstekategori en del af personalen åtnjöte inqvartering in natura men en del endast inqvarteringsersättning. Styrelsen skulle nu gerna sett, om förhållandena medgifvit, att denna orättvisa kunnat i större mån än som skett utjemnas på den naturliga och med aflöningsförmånens begrepp, såsom ofvan visats, mest öfverensstämmande vägen att efter hand öka antalet för naturainqvartering disponibla lägenheter. Då emellertid naturainqvarteringen i allt fall nu kunnat utsträckas derhän, att exempelvis enligt 1895 års arfvodesstat af 269 stationskarlsförmän 195 eller 72.5 procent och af 1,375 stationskarlar 846 eller 61.5 procent kommit i åtnjutande deraf, samt — fränsedt den inverkan rent lokala förhållanden utöfva — bostäder enligt regeln i tur och ordning tilldelas de äldre befattningshafvarne inom vederbörande kategori, föreställer sig styrelsen, att de befattningshafvare derinom, hvilka ej äro i åtnjutande af förmånen, hellre se, att den nuvarande ordningen i detta hänseende, enligt hvilken utsigt äfven för dem förefinnes att i sin tid erhålla förmånen, bibehålles än att den af komitén förordade åtgärden vidtages.

Till ofvan angifna förhållanden, hvilka tala för ett bibehållande af gällande bestämmelser i fråga om liniepersonalens naturainqvartering, kan — hvad särskildt beträffar den lägre betjeningen — läggas det af herrar Hahr och friherre Sparre jemväl antydda, tungt vägande skälet att naturainqvarteringen för denna personal äfven från fysisk och moralisk synpunkt sedt är en synnerligen lämplig aflöningsform. De s. k. boställshus, hvilka styrelsen med Eders Kongl. Maj:ts begifvande för längre tid förhyrt af enke- och pupillkassan äro hufvudsakligen afsedda just för den lägre trafikbetjeningen; och deras förhyrande har i väsentlig mån föranledts af nödvändigheten att genom anskaffande af lämpliga

bostäder åt sagda betjening medverka till, att denna må bibehållas vid den, enligt hvad allmänt torde vara erkänt, mönstergilla beskaffenhet, som från början utmärkt densamma. Styrelsen kan för sin del bestämdt vitsorda, att den mindre goda anda, som vid tidpunkten närmast före boställshusens uppförande här i Stockholm höll på att tränga sig in bland stationsbetjeningen, sedermera försvunnit, helt visst just i följd af bostadsförhållandenas ordnande. För närvarande finnas dylika boställshus uppförda i Stockholm, Göteborg, Norrköping, Linköping och Skövde om tillsammans 459 boningsrum förutom kök och ekonomirum. De äro förhyrda enligt sju särskilda kontrakt, hvilkas giltighetstid utgår ett hvart af åren 1903, 1910, 1913, 1914, 1918, 1919 och 1920. Att nu, såsom komitén förordar, meddela förbud mot ingående af nya dylika hyresaftal samt mot förnyande af de ingångna aftalen vid hyres tidens slut synes styrelsen så mycket mindre böra ifrågakomma, som dessa förhyrningar delvis föranledts af Riksdagens uttalanden i den skrifvelse af den 11 Maj 1876, deri Riksdagen tillkännagaf sitt beslut i anledning af Eders Kongl. Maj:ts framställning om anvisande af ett anslag till uppförande af boställshus åt betjeningen.

För de äldre boställshusen, hvilka byggdes under tider, då hyror samt priser på byggnadsmaterialier voro höga, kunna i öfrigt statens utgifter visserligen anses nog dryga, men förhållandet i detta hänseende har de senare åren blifvit gynnsammare och torde för framtiden kunna komma att ställa sig än fördelaktigare.

Om inskränkning nu vidtoges i den förmån af inqvartering in natura, som, allt sedan statsbaneförvaltningens uppkomst stäld i utsigt jemväl för maskin- och stationsbetjeningen, under de senare åren kunnat i afsevärdare grad beredas denna betjening, skulle detta komma att stå i den bjertaste motsats till den sträfvan från stora arbetsgifvares sida att tillhandahålla sin arbetspersonal bostadslägenheter, som allt mera gör sig gällande. En sådan åtgärd skulle enligt styrelsens förmenande icke vara staten värdig och icke heller ur ekonomisk synpunkt klok, ty den skulle säkerligen, såsom förut antydts, med tiden resultera i en sämre personaluppsättning.

Styrelsen anser sig slutligen böra i detta sammanhang meddela, att, enligt hvad styrelsen inhemtat, förvaltningen af Bergslagernas jernvägar, hvilka ju icke befinna sig uti ett i ekonomiskt hänseende tillfredsställande läge, men hvilkas skötsel i flera hänseenden af komitén framhållits såsom efterföljansvärd, lärer vara betänkt på att för beredande åt stationspersonalen i Göteborg af förmånen af natura-inqvartering vidtaga åtgärder liknande dem, som, enligt hvad nyss

nämndes, träffats med afseende å statsbanornas stationspersonal i vissa städer, samt att förvaltningen, i afbidan härpå, tillerkänt ifrågavarande, inqvarteringsersättning nu åtnjutande personal förmånen af fri vedbrand.

Vidkommande härefter komiténs förslag att förmånen af inqvartering in natura skulle upphöra för styrelsens chef och öfverdirektörerna, så har redan i det föregående framhållits, att styrelsens befo-genhet med afseende å linieförvaltningen enligt komiténs slutliga förslag — om också något inskränkt i följd af en del personal- och andra ärendens öfverflyttning från styrelsen till distriktsförvaltningen — i mångt och mycket skulle komma att blifva densamma som för närvarande. Vid sådant förhållande och då det i öfrigt synes styrelsen uppenbart, att det icke kan vara annat än till afsevärd fördel för en administration af jernvägsförvaltningens natur med dess mångfald af löpande ärenden, hvilka kräfva, snart sagdt, ögonblickligt afgörande, att styrelsemedlemmarne bo i embetslokalernas omedelbara närhet, har styrelsen ansett sig böra påyrka, att den sedan lång tid tillbaka i detta hänseende bestående ordningen, sådan den i styrelsens förslag till aflöningsreglemente närmare angifvits, måtte få fortfara. Och styrelsen anser sig så mycket hellre böra göra detta, som komiténs förslag till aflöningsförmåner för styrelsemedlemmarne skulle genom bostadsförmånens borttagande, åtminstone hvad öfverdirektörerna beträffar, medföra en väsentlig försämring i dessas ställning, hvars vidtagande, enligt styrelsens bestämda uppfattning, måste verka hindrande för de viktiga befattningarnas besättande på tillfredsställande sätt och sålunda ingalunda vara med klok hushållning förenligt. För styrelsens chef har nemligen komitéen visserligen i sammanhang med bostadsförmånens indragning föreslagit en arfvodesförhöjning af 2,000 kronor, hvilken torde kunna anses ungefärligen uppväga nämnda förmån, men för öfverdirektörerna har såsom vederlag en arfvodesförhöjning af allenast 400 kronor ansetts tillräcklig. Af komiténs motivering till förslaget härom (sid. 271—272) framgår dock, att komitéen erkänner, att vid bestämmandet af aflöningen för bemälda tjänstemän hänsyn bör tagas ej mindre till hvad motsvarande befattningar å det industriella — och särskildt det jernvägsindustriella — området betinga än äfven dertill, att i följd af jernvägstjänstens egenartade natur en ledamot af Jernvägsstyrelsen måste anses hafva större ansvar och mera magtpåliggande arbete än ledamöterna i de öfriga styrelseverken öfver hufvud taget. Under sådana förutsättningar synes komitéen hafva bort i sammanhang med indragningen af bostadsförmånen föreslå en vida större arfvodes förhöjning för öfverdirektörerna. För sin del anser emellertid styrel

sen, som sagdt, att vid nuvarande aflöningsförmåner lämpligen bör bero för såväl styrelsens chef som öfverdirektörerna.

Den inskränkning i styrelsevaktmästarnes rätt till fri bostad, som komitén ifrågasatt, kan styrelsen icke finna af omständigheterna påkallad, utan hemställer styrelsen, att ifrågavarande betjente må få bibehållas vid sina nuvarande förmåner, med allenast den ändring deri, som innefattas i styrelsens den 26 November 1892 afgifna förslag till aflöningsreglemente.

Hvad angår förslaget att fri vedbrand icke vidare skulle åtfölja förmånen af fri bostad, torde styrelsen kunna inskränka sig till att instämna i den reservation, som afgifvits af fem utaf komiténs elfva ledamöter, dervid gifvetvis med särskild anslutning till den formulering af stadgandet om den fria vedbranden, som af herrar Hahr och friherre Sparre påyrkats.

Förslaget om nedsättning i inqvarteringsprocenten för tågpersonal från 20 till 15 kan styrelsen så mycket mindre biträda, som någon anledning icke förefinnes för styrelsen att frånträda sitt redan i underdånig skrifvelse den 28 November 1873 framställda, af Eders Kongl. Maj:t då godkända och för 1874 års Riksdag framlagda samt af styrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 26 November 1892 sedermera förnyade förslag att all liniepersonal, som ej beredes förmånen af fri bostad, må i inqvarteringsersättning erhålla 20 procent af arfvodet.

Styrelsen får alltså hemställa, att § 11 i aflöningsreglementet må, med iakttagande i vederbörliga fall af förändrade benämningar på tjänsteinnehafvare, affattas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens sistberörda förslag, dock att styrelsen, lika litet som herrar Hahr och friherre Sparre, har något att erinra mot att bestämmelserna om bostadens storlek samt vederbörandes skyldighet att afflytta och att upplåta nödigt utrymme åt vikarie eller ny tjänsteinnehafvare formuleras i enlighet med hvad komitén föreslagit.

§ 3 af komiténs förslag skiljer sig från § 4 af styrelsens omförmälda förslag ¹⁾ i främsta rummet deri, att komitén högst betydligt ökat antalet af de befattningshafvare, som skulle komma i åtnjutande af s. k. fasta arvoden, hvarvid komitén, bland annat, utsträckt denna aflöningsform, som hittills endast tillämpats inom centralförvaltningen, jemväl till distrikten. Under det att antalet dylika befattningshafvare nu är 13 samt enligt 1892 års förslag skulle uppgå till 29, har komi-

¹⁾ Mot förslaget att ur aflöningsreglementet utesluta den bestämmelse, som innehålles i § 3 af såväl nuvarande reglemente som 1892 års förslag, har styrelsen icke något att erinra.

tén sålunda höjt samma antal till 208. Med hänsyn till hvad komitén anført till stöd för sitt förslag i denna del anser sig styrelsen böra biträda detsamma, hvadan styrelsen alltså icke har något att erinra mot att de af komitén föreslagna tjänstekategorierna förses med fasta arfvoden. Hvad särskildt beträffar arkitektsbefattningen, hvilken styrelsen år 1892 tänkte sig fortfarande bibehållen på extra ordinarie stat, medgifver styrelsen, att talande skäl andragits för dess uppförande å ordinarie stat.

Vidkommande antalet med fasta arfvoden försedda befattningshafvare af olika slag, anser styrelsen de af komitén i detta hänseende verkställda beräkningarna med hänsyn till nu för handen varande förhållanden i allmänhet vara riktiga, dock att, såsom förut antydts, ännu ett byrådirektörsarfvode bör uppföras (för maskininspektören) samt ännu en maskiningeniör anställas, hvarförutom dels, på de af herrar Hahr och friherre Sparre anförda skäl, antalet kontrollörer bör ökas med två dels ock i anledning af de fem vestkustbanornas förvärfvande antalet verkmästare, i enlighet med styrelsens i underdånig skrifvelse den 31 nästlidne December gjorda och af Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 2 innevarande månad biträdda förslag, ökas med en, hvilken tjänsteman dock i sjelfva verket har att hufvudsakligen utföra sådana göromål, som skulle tillkomma maskininspektörerna — eller maskiningeniörerna af andra graden, såsom de enligt 1892 års förslag skulle benämnas.

Med anledning deraf att komitén i motiveringen till § 12 af instruktionsförslaget såsom sin åsigt framhållit, att utvecklingen inom kort komme att nödvändiggöra anställandet af en ordinarie telegrafingeniör hos telegrafdirektören, anser sig styrelsen vidare böra anmäla, att styrelsen, som i detta hänseende delar komiténs uppfattning, redan anställt en dylik tjänsteman å extra ordinarie stat, men att styrelsen anser någon tids erfarenhet rörande vigten och omfattningen af de till befattningen hörande göromålen böra afvaktas, innan befattningen föreslås till uppförande såsom ordinarie.

Hvad derefter angår de arfvodesbelopp, komitén föreslagit för innehafvarne af fasta arfvoden, så har styrelsen redan förut yttrat sig rörande aflöningen för styrelsens chef och ledamöter äfvensom förste vaktmästare. I fråga om byrådirektör, kamererare, hufvudkassör, förståndare för statistiska och milkontoren, förste kontrollör och notarie (byråsekreterare) öfverensstämmer komiténs förslag med styrelsens; och det arfvode, styrelsen föreslog för kontrollör, lägst 3,000 och högst 4,000 kronor har komitén allenast omfört från klassarfvode till

fast arvode med ålderstillägg. Den för telegrafdirektören af komitéén ifrågasatta arfvodesförhöjningen får styrelsen med afseende å de af komitéén anförda skäl i underdånighet tillstyrka och mot det föreslagna arkitektsarvodet har styrelsen icke något att erinra.

Vidkommande åter arvodena för registrator, revisor och förrådsförvaltare har styrelsen af hvad komitéén i sådant hänseende anført icke funnit sig föranledd att frångå sitt år 1892 härom framställda förslag.

För den såsom särskild befattning nya byråingeniörstjensten föreslog styrelsen år 1892, på det att tjensten måtte blifva något så när likställd med ban- och maskiningeniörsbefattningarna, ett arvode efter klass med lägst 3,000 kronor och högst 4,500 kronor. Komitéén har omfört detta till fast arvode å 3,000 kronor, motsvarande första gradens aflöning vid de centrala verken, men med tre — i stället för två — ålderstillägg å 500 kronor efter resp. 5, 10 och 15 år; och har det tredje ålderstillägget syntts komitéén behöfligt, för att man måtte kuuna påräkna att få såsom byråingeniör hos styrelsen behålla en ingeniör, som för tjenstgöring derstädes visat sig lämplig, i det att denne med sådan förmån mindre måtte frestas att söka transport till linieförvaltningen för erhållande af inqvarteringsersättning. Att märka är emellertid, att då arfvodesförhöjningarna enligt komitééns förslag för såväl byråingeniörer som ban- och maskiningeniörer endast inträda efter bestämda år, någon möjlighet att, genom ett tidigare tilldelande af skälig arfvodesförhöjning, i det antydda syftet reglera aflöningen för en byråingeniör, som vill söka sig ut på linien, enligt komitééns förslag icke finnes; och äro aflöningarna för de ifrågavarande tjänsterna i sjelfva verket så afpassade, att en ban- eller maskiningeniör, som flyttas in i styrelsen, alltid erhåller löneförsämring samt en byråingeniör, som flyttas ut på linien, alltid löneförbättring. Under sådana förhållanden och med afseende jemväl derå, att till byråingeniörer böra efter längre eller kortare tjenstgöring å linien befordras sådana ingeniörer, hvilka äro särskildt framstående, enligt regeln i någon viss gren af tjensten, tvekar styrelsen icke att hemställa, att vid omförande till fast arvode af aflöningen för byråingeniör denna måtte bestämmas till 4,000 kronor jemte två ålderstillägg å 500 kronor att inträda efter resp. 5 och 10 år.

Beträffande de särskilda aflöningsbelopp, komitéén föreslagit för sådana befattningar vid distrikten, för hvilka fasta arvoden skulle fastställas, har styrelsen icke något att erinra.

Jemväl komitééns åtgärd att i § 3 intaga bestämmelserna om ålderstilläggens belopp och tiderna för dessas erhållande synes styrelsen

vara af beskaffenhet att bära af Eders Kongl. Maj:t godkännas; hvaremot styrelsen, på sätt nedan närmare angifves, för sin del icke kan tillstyrka uppdelningen af arfvodena i lön och tjänstgöringspenningar, sådan den der ifrågasatts.

Med afseende å de tilläggsarfvoden, komitén i anm. 2 under § 3 föreslagit, tillåter sig styrelsen anmärka, att, derest bestämmelse om dylika tilläggsarfvoden skall i aflöningsreglementet intagas och icke — hvad styrelsen med hänsyn till vexlingen af de olika förhållanden, hvilka kunna göra anvisandet af tilläggsarfvoden för förvaltningen ur ekonomisk synpunkt fördelaktigt, anser ändamålsenligare — i stället åt Eders Kongl. Maj:t öfverlemnas att uti de årliga arfvodesstaterna meddela föreskrifter härom, de af komitén ifrågasatta tilläggsarfvodena å 500 kronor bära ökas med åtminstone två, nemligen för den trafikinspektör och den baningeniör, hvilka, enligt hvad ofvan blifvit framhållet, borde erhålla delegeradt befäl å den nordligaste delen af statsbanenätet.

Medan § 4 i komiténs förslag icke gifvit anledning till någon erinran från styrelsens sida, får styrelsen i fråga om § 5 framställa följande anmärkningar.

Maximiarfvodena för qvinliga kontorsskrifvare och biträden såväl inom centralförvaltningen som vid distrikten hafva enligt styrelsens förmenande af komitén beräknats alltför låga; hvarvid särskildt är att märka, det qvinliga kontorsskrifvare å distrikten erhållit för låg aflöning jemväl i förhållande till sina kamrater inom centralförvaltningen. För sin del anser sig styrelsen bära i fråga om dessa båda slags kontorsskrifvare påyrka bibehållandet af de maximiarfvoden, som hittills faktiskt tillämpats, eller 1,800 kronor inom centralförvaltningen och 1,500 kronor vid distrikten; och synas maximiarfvodena för de qvinliga kontorsbiträdena styrelsen lämpligen bära bestämmas till 1,080 kronor inom centralförvaltningen och 900 kronor vid distrikten. Jemväl minimiarfvodet synes för qvinligt kontorsbiträde inom centralförvaltningen skäligen bära höjas från 540 till 600 kronor.

Med afseende å stationsskrifvarne har komitén ansett höjning af maximiarfvodet till 2,100 kronor bära förekomma endast i fråga om de skrifvare, som äro anställda å stationer af 1:sta, 2:dra och 3:dje klass. Ehuru visserligen stationsskrifvare å annan station endast undantagsvis — efter synnerligen lång tjänstetid — torde bära kunna komma i åtnjutande af en dylik aflöning, anser sig styrelsen likväl, med hänsyn till dessa undantagsfall, bära vidhålla sitt år 1892 i ämnet framställda förslag.

I fråga om aflöningen för stationsmästare får styrelsen ansluta sig till det af reservanterna herrar Hahr och friherre Sparre gjorda yrkandet och alltså hemställa, att denna aflöning måtte regleras med hänsyn till stationernas indelande i trenne klasser och utgå sålunda:

| | lägst: | högst: |
|---|--------|--------------|
| till stationsmästare å 6 klassens station med | 900 — | 1,500 kronor |
| » » » 7 » » » | 840 — | 1,200 » |
| » » » 8 » » » | 780 — | 960 » |

Emot de ifrågasatta högre aflöningarna för banmästare och vagnsmörjare har styrelsen icke något att erinra; hvaremot styrelsen för sin del icke kan tillstyrka de nedsättningar, som föreslagits i maximifvodena för manligt kontorsbiträde och vaktmästare vid distrikten.

Med afseende å stationskarlsförmäns- och stationskarlsbefattningarnas uppdelning i resp. vaxel-, magasin- och stationskarlsförmäns- samt signalkarls-, vaxelkarls-, magasin- och stationskarlsbefattningar äfvensom beträffande brovaktstjenstens uppförande såsom särskild befattning vidblifver styrelsen sitt år 1892 afgifna förslag med deri för vederbörande befattningar ifrågasatta löneförmåner.

Den föreslagna indragningen af kusk- och telegrambudsbefattningarna kan styrelsen åter biträda.

Af hvad komitéen anført till gendrifvande af styrelsens förslag derom, att ett särskildt dyrortstillägg måtte under vissa förutsättningar kunna tilldelas ban- och stationsbetjeningen i Norrland, har styrelsen icke blifvit öfvertygad om detta förslags olämplighet, hvarför styrelsen får i underdånighet vidhålla detsamma.

Komiténs förslag om uteslutande ur aflöningsreglementet af bestämmelsen derom, att kontorsskrifvare må under vissa förhållanden kunna aflönas efter beting kan styrelsen icke biträda. Styrelsen är visserligen betänkt på att försöksvis successivt inskränka ifrågavarande aflöningsforms tillämpning, men då betingsaflöningen, väl afvägd, har många förutsättningar för att kunna blifva en lämplig aflöningsform för personal, som är sysselsatt med statistiskt eller liknande räknearbete, samt styrelsen — såsom hon i följande utlåtande öfver komiténs betänkande närmare kommer att utveckla — för sin del måste, likasom herrar Hahr och friherre Sparre, motsätta sig förslaget att indraga all ordinarie kontorsskrifvarepersonal å såväl statistiska som milkontoret, anser sig styrelsen böra påyrka ofvanomförmälda bestämmelses bibehållande, på det att återgång till ifrågavarande aflöningsform måtte stå öppen,

derest erfarenheten skulle gifva vid handen, att utgifterna för personals aflöning med fixa arvoden skulle komma att ställa sig dyrare.

§ 1.

Emot den föreslagna lydelsen af denna paragraf har styrelsen icke något att erinra.

§ 2.

Lika med reservanterna herrar Hahr och friherre Sparre och på de af dem anförda skäl får styrelsen hemställa, att förevarande paragraf måtte i hufvudsak erhålla den i 1892 års förslag ifrågasatta lydelse.

§§ 6 och 7.

hafva icke gifvit anledning till någon erinran från styrelsens sida.

Med afseende å

§ 8

får styrelsen, lika med herrar Hahr och friherre Sparre yrka, att den i mom. 1 af denna paragraf intagna särskilda föreskriften rörande tjänstemännen inom centralförvaltningen måtte utgå och föreskrifterna i mom. 2, 3 och 4 rörande distriktstjänstemännen i stället erhålla sådan formulering, att de blifva gällande för jernvägsstatens samtliga tjänstemän. Komitén har i förevarande fall ansett jernvägsstyrelsens tjänstemän böra likställas med tjänstemännen inom andra centrala verk, men då likställigheten i allt fall icke kunnat utsträckas derhän, att förstnämnde tjänstemän erhållit den fastare och särskildt vid längre tids sjukdom förmånligare ställning, som meddelandet af fullmagter å tjänsterna skulle medföra, synes det styrelsen mindre billigt att frångå ifrågavarande tjänstemän den särskilda förmån, hvaraf de vid kortare tids sjukdom nu äro i åtnjutande. Och styrelsen kan icke heller finna rättvist, att styrelsetjänstemännen, hvilka icke åtnjuta förmånerna af inqvartering

eller ersättning därför samt af fri läkarevård, skulle uti förevarande hänseende komma i sämre ställning än deras vederlikar å linien.

Under det att styrelsen icke har något att erinra mot den föreslagna lydelsen af

§ 9

får styrelsen deremot med afseende å

§ 10

instämman i det af herrar Hahr och friherre Sparre gjorda yrkandet, att bestämmelsen om begravningshjelp måtte bibehållas vid den lydelse, 1892 års förslag upptager; och hänför sig styrelsen i detta hänseende till de af bemälda reservanter anförda skäl (sid. 372).

Mot

§§ 12 och 13

har styrelsen icke något väsentligt att erinra. Hvad särskildt angår förslaget i § 13 derom, att Eders Kongl. Maj:t skulle bestämma ej mindre grunderna för fördelning af felräkningspenningar mellan trafik- och telegrafstationernas uppbördspersonal samt af anmärkningsprovision mellan tjänstemännen vid revisions- och kontrollkontoren än äfven grunderna för beräkning af milpenningar och premier, innebär detta visserligen, åtminstone delvis, ett underställande Eders Kongl. Maj:ts nådiga pröfning af detaljföreskrifter, hvilka utan olägenhet torde kunna af styrelsen på eget ansvar meddelas, men från sin synpunkt kan styrelsen icke hafva något att invända mot en sådan anordning.

Med afseende å stadgandet i mom. 5 att om extra inkomst enligt denna paragraf skall gälla hvad i § 3 för der omnämndt tilläggsarfvode är stadgadt, d. v. s. att dylik extra inkomst icke må ens till någon del uppbäras af befattningens innehafvare, då han icke tjänsten förrättar, vill styrelsen emellertid framhålla, att detta stadgande synes mindre lämpligt i hvad angår felräkningspenningar, som åtnjutas till fixt belopp. När felräkningspenningar under sådan form utgå, torde de nemligen närmast hafva karaktären af ordinarie löneförmån och förty böra åtnjutas vid ledighet under sådana omständigheter, att full aflöning i öfrigt åtnjutes. I detta senare hänseende torde särskildt få anmärkas,

att de tjenstemän hos Riksbanken, hvilka åtnjuta felräkningspenningar till fixt belopp, icke få under semester vidkännas afdrag derå.

§ 14.

I fråga om denna paragraf torde styrelsen kunna inskränka sig till att, med hänvisning till hvad styrelsen i ämnet anfört i sin underdåniga skrifvelse den 26 november 1892, påyrka beklädnadsförmånens tillerkännande åt den personal, som angifvits i § 16 af då afgifna förslag, med undantag för telegrambud, hvilka icke längre skulle i ordinarie befattning anställas och förty icke behöfva i paragrafen omnämnas.

§ 15.

I den rätt till åtnjutande af kostnadsfri läkarevård och fri medicin, som tillkommer liniepersonalen, föreslog styrelsen år 1892 en del förändringar, hvilka hufvudsakligen gingo i den riktning, att nämnda förmån skulle något inskränkas; och angaf styrelsen anledningen härtill vara den, att erfarenheten ådagalagt, det de nuvarande bestämmelserna i detta afseende gifvit anledning till missbruk, delvis föranledt af missförstånd, hvarföre styrelsen funne angeläget att söka för framtiden förekomma sådant. De väsentligaste förändringar, styrelsen ifrågasatte, voro *dels* att den allmänna bestämmelsen, att kostnadsfri läkarevård vid särskilda sjukdomsfall finge utgå äfven genom andra personer än de ordinarie jernvägsläkarne allt efter desse senares anvisning utbyttes mot en föreskrift, att kostnaden för vård eller behandling genom af jernvägsläkaren anvisad person finge utgå af jernvägsmedlen allenast i de fall och under de vilkor, styrelsen bestämde, och *dels* att rätten till fria medikament m. m., hvad tjenstemän anginge, inskränktes till de fall, då någon under tjänstgöring ådragit sig sjukdom eller lidit kroppsskada. För sin del har nu komitén ansett förmånen af fri läkarevård med hvad dertill hörer kunna och böra inskränkas betydligt mera än hvad styrelsen ifrågasatte; och har komitén i sådant hänseende hufvudsakligen yrkat, att annan läkare än ordinarie jernvägsläkare (eller dennes vikarie) finge på jernvägens bekostnad anlitas endast vid olycksfall, samt att förmånen af fri medicin m. m. endast borde tillkomma betjeningen för dess egna personer och således icke dess familjemedlemmar. I hvad angår inskränknigen i den fria medicinen kan senaste

statsrevision i viss mån anses hafva anslutit sig till komiténs mening, i det att revisionen förmått sig hafva fäst sin uppmärksamhet å de ansevärdiga belopp, hvartill kostnaden för medicin åt den vid trafiken anställda personal under revisionsåret uppgått, ehuru revisionen med afseende å jernvägskomiténs förslag i ämnet inskränkt sig till att anmäla förhållandet. Styrelsen kan icke tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att godkänna komiténs berörda förslag. Hvad angår den afsevärda inskränkningen i rätten att anlita annan än ordinarie jernvägsläkare, så skulle en sådan inskränkning numera, då allt flera läkare utbilda sig till specialister, lätt kunna få till följd, att just de svåraste sjukdomsfallen bland personalen ej erhöles den behandling, som för deras botande vore den lämpligaste; och då härtill kommer, att jernvägens utgifter för dylik läkarevård äro jemförelsevis obetydliga, synes anledning icke förefinnas att reglera ifrågavarande förmån på annat sätt än styrelsen föreslagit. Jernvägens utgifter för medicin åt betjeningsfamiljemedlemmar stiga visserligen till ganska betydande belopp — komitén beräknar kostnaden till omkring 39,000 kronor om året — men om personalens stora antal tages i betraktande, torde utgiftssumman icke kunna anses oskäligt hög; och att nu borttaga en häfdvunnen förmån af ifrågavarande art synes styrelsen så mycket mindre böra förekomma, som den fria läkarevården för en personal i den ekonomiska ställning, hvori största delen af statsbanepersonalen befinner sig, eger föga värde, om den icke åtföljes af rätt till kostnadsfri medicin. Mot de smärre förändringar, komitén i öfrigt föreslagit i bestämmelserna angående fri läkarevård med hvad dertill hörer, har styrelsen icke något att erinra.

§ 16.

I fråga om affattningen af denna paragraf har styrelsen endast den erinran att göra, att, då enligt styrelsens förslag fast arfvode skulle fördelas i lön och tjänstgöringspenningar enligt samma grund som arfvode efter klass, orden »efter klass» torde kunna ur paragrafen utgå.

Innan komitén avslutar motiveringen till sitt förslag till nytt aflöningsreglemente, har komitén uttalat sig angående de särskilda öfvergångsbestämmelser, hvilka, i synnerhet hvad aflöningsreglementet be-

träffade, blefve erforderliga vid ett eventuellt genomförande af komiténs förslag. Komitén har i detta hänseende dels angifvit vissa allmänna grunder, på hvilka ifrågavarande bestämmelser syntes komitén böra hvila, dels ock framhållit, att härförutom detaljbestämmelser af olika slag blefve erforderliga. Styrelsen får nu i underdånighet framhålla, att, om, såsom styrelsen hemställt, åtskilliga aflöningsförmåner, särskildt fri bostad och fri vedbrand, blifva oförändrade, öfvergången till de nya aflöningsbestämmelserna i afsevärd mån underlättas. Då emellertid den af komitén föreslagna hufvudprincipen — eller att i fråga om för personalen väsentliga löneförmåner de bestämmelser, som nu gälla, böra med afseende å den nuvarande personalen fortfarande tillämpas, intill dess att vederbörande antingen anmäler sig till öfvergång på ny stat eller erhåller befordran eller uppflyttning i löneklass — står i nära öfverensstämmelse med styrelsens år 1892 i detta hänseende framställda förslag — eller att, om det vid tillämpningen af den nya arfvodesstaten skulle befinnas, att tjenstemans eller betjents aflöning enligt den nya staten utfölle lägre än hvad han enligt det äldre reglementet åtnjöte, han måtte få vid redan innehafda löneförmåner bibehållas — har styrelsen icke något väsentligt att emot komiténs ifrågavarande förslag erinra. Innan Eders Kongl. Maj:t pröfvat, hvilka nya bestämmelser böra meddelas angående statsbanepersonalens löneförmåner äfvensom från hvilken tidpunkt dessa bestämmelser böra tillämpas, anser sig styrelsen emellertid sakna anledning att utarbета något detaljeradt förslag till öfvergångsbestämmelser.

Med anledning deraf att komitén till behandling jemväl upptagit det af den s. k. taxekomitén år 1888 framställda förslaget om införande i vår jernvägsförvaltning af institutionen »jernvägsråd», anser sig styrelsen slutligen, då frågan härom kan anses i viss mening röra grunderna för organisationen, böra i detta utlåtande yttra sig jemväl angående denna del af komiténs betänkande. Då emellertid de förändringar i taxekomiténs förslag beträffande området för rådets verksamhet, hvilka ifrågasatts, gå i samma riktning som de erinringar, styrelsen redan framställt i sitt den 5 september 1889 afgifna underdåniga utlåtande öfver taxekomiténs betänkande, samt den förändring i rådets sammansättning, som föreslagits, synes styrelsen innebära en afsevärd förbättring, kan styrelsen i detta hänseende inskränka sig till att, under hänvisning till sitt nyssberörda utlåtande i underdånighet anföra, att

styrelsen icke har något väsentligt att erinra emot det af 1893 års jernvägskomité i ämnet framställda förslag.

Utdrag af det hos styrelsen denna dag förda protokoll bifogas.

Stockholm den 30 januari 1896.

Underdånigst

RUDOLF CRONSTEDT.

C. Löfman.

Utdrag af Kongl Jernvägsstyrelsens protokoll den
30 januari 1896.

N ä r v a r a n d e :

Herr Generaldirektören m. m. Grefve Cronstedt, Herrar Öfverdirektörerna m. m. Hahr, Almgren, Löfman och Sundberg.

§ 1.

Sedan Kongl. Maj:t genom nådig remiss den 15 sistlidne november — jemte öfverlemnande af ett utaf särskilde komiterade den 24 oktober 1895 afgifvet betänkande och förslag angående jernvägsadministrationen — anbefalt styrelsen att häröfver inkomma med underdånigt utlåtande, hvilket, åtminstone hvad beträffade de allmänna grunderna för organisationen äfvensom uppgjort förslag till aflöningsreglemente för personalen, borde, derest förhållandena i öfrigt sådant medgäfv, afgifvas i så god tid, att framställning i ämnet måtte kunna till 1896 års Riksdag aflåtas,

samt i anledning häraf öfverläggningar vid åtskilliga tillfällen egt rum mellan styrelsens chef och ledamöter angående besvarandet af berörda nådiga remiss i hvad anginge grunderna för organisationen och förslaget till aflöningsreglemente,

så beslöt styrelsen nu att öfver sistberörda delar af komiténs betänkande och förslag afgifva underdånigt utlåtande af den lydelse, registratoret för dagen utvisar.

Herr Öfverdirektören Sundberg yttrade:

»Med afseende å kompetensfordringarne för distriktschef innehåller komiténs betänkande (sid. 29) det uttalande, att då distriktschefen skulle ega ensam beslutanderätt i alla ärenden, som vore föremål för

handläggning af samlad distriktsförvaltning, äfvensom förrätta inspektion af samtliga afdelningarna, blefve häraf en följd, att den fordran i allmänhet borde ställas på honom, att han vore i besittning af teknisk bildning — något som för öfrigt icke kunde vara annat än till fördel för tjensten äfven hvad den egentliga trafikförvaltningen anginge — men att, som för embetets behöriga handhafvande administrativ duglighet och praktisk affärsskicklighet framför allt vore af vigt, fordran på teknisk bildning icke vore ovilkorlig. I öfverensstämmelse med detta uttalande har ock i § 87 af instruktionsförslaget intagits bestämmelse derom, att »distriktschef bör hafva ådagalagt särskild förfarenhet i jernvägsdrift samt *helst vara tekniskt bildad*».

I betraktande deraf, att distriktschefen förutom föreståndareskapet för administrativa och trafikafdelningarna skulle i visst hänseende utöfva chefskap jemväl för de öfriga afdelningarna, synes mig fordran på teknisk bildning hos honom böra betonas starkare än hvad i komiténs betänkande och förslag skett. Jag befarar nämligen, att med den motivering, komitéen framställt, och med den lydelse, kompetensbestämelsen erhållit, det i praxis lätt kunde blifva regel att till distriktschefer befordra personer, som visserligen vore i jernvägsdrift erfarne men i saknad af teknisk bildning; och synes mig uppenbart, att en sådan anordning ingalunda skulle vara till verkets fromma, utan i stället egnad att framkalla förvecklingar afdelningsföreståndarne emellan samt försvåra det samarbete inom distriktsförvaltningarna, som komitéförslaget ju afser att åstadkomma. Med afseende härå anser jag mig böra såsom min mening uttala, att föreskrift bör uti instruktionsförslaget intagas derom, att distriktschefen skall vara tekniskt bildad, ehuru, för att underlätta tillämpningen af den nya ordning för distriktsförvaltningens handhafvande, såsom öfvergångsbestämmelse tilläfvventyrs torde böra meddelas stadgande derom, att vid distriktschefsplatsernas första tillsättande undantag från denna föreskrift må kunna göras».

Herr Öfverdirektören Almgren yttrade:

»Då i enlighet med styrelsens åsigt möjligheten af att lemna distriktsförvaltningarna en större sjelfständighet än de för närvarande ega är beroende på den förutsättningen, att styrelsens ledamöter ej dess mindre fortfarande skulle, hvar öfver sin afdelning, utöfva den direkta inspektion, som nu gällande instruktion föreskrifver, och sålunda distriktschefens omedelbara ingripande i distriktets förvaltning torde komma att hufvudsakligen beröra endast personalärenden,

då emellertid i fråga om sådana ärenden de nödiga chefsegenskaperna torde vara att finna likaväl hos någon af de öfriga afdel-

ningsföreståndarne på distriktet som hos föreståndaren för trafikafdelningen,

då vidare fall kunna förekomma, der de nämnda egenskaperna i större mått äro tillfinnandes hos vare sig ban- eller maskindirektören än hos trafikdirektören, och man sålunda skulle nödgas antingen till chefsplatsen designera den mindre lämpliga personligheten, eller ock förflytta en person från den facktjänst, i hvilken han utbildats och vunnit erfarenhet samt — såsom man af hans plats bör sluta — visat utmärkta insigter och duglighet, till en annan facktjänst, trafikens skötande, med hvars detaljer han ej är förtrogen,

och då slutligen det ej kan vara principiellt riktigt att genom ordalydelsen i en instruktion för vederbörande försvåra den i och för sig ingalunda lätta uppgiften att sätta den rätte mannen på den rätta platsen, men detta naturligtvis skulle blifva händelsen, om två befattningar, trafikdirektörs och distriktschefs, hvartill ej behöfvas samma kvalifikationer, nödvändigtvis skola vara förenade i en hand,

så har jag ansett mig böra såsom min mening uttala, att trafikdirektörsbefattningar böra uppföras såsom särskilda befattningar med aflöning lika med dem för ban- och maskindirektörstjänsterna föreslagna, samt att det sedermera må ankomma på styrelsen att förordna den af afdelningsföreståndarne, som dertill befinnes lämpligast, att mot åtnjutande af extra arfvode, utöfva ungefärligen de funktioner, som enligt förslaget skulle tillkomma distriktschefen i sådan egenskap och i egenkap af föreståndare för den administrativa afdelningen.»

Herr Öfverdirektören Hahr åberopade innehållet i den af honom vid komiténs betänkande och förslag fogade särskilda mening, i hvad styrelsens utlåtande skilde sig derifrån.

Rätt utdraget, betygar

ex officio

Herman Rydin.