

N:o 62.

Ank. till Riksd. kansli den 24 april 1900, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om inrättande af nya tjänster vid statens jernvägstrafik.

(R. A.)

Uti den till Riksdagen aflåtna propositionen angående statverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:t under sjetten hufvudtiteln föreslagit Riksdagen medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar må uppföras arfvoden till följande nya tjänstemän, nemligen inom styrelsen: två byrådirektörer och en byråingeniör, samt vid distrikten: två baningeniörer.

Det af Kongl. Maj:t den 15 oktober 1897 utfärdade aflöningsreglementet för tjänstemän och betjente vid statens jernvägar upptager bland tjänstemän, till hvilka utgå fasta arfvoden eller sådana, som uti stat, hvilken af Riksdagen godkänts, finnas för vissa till antalet bestämda befattningar anslagna, sju byrådirektörer och fyra byråingeniörer inom jernvägsstyrelsen samt tjugutvå baningeniörer vid distrikten.

De med nämnda befattningar förenade arfvoden äro, för byrådirektör 4,500 kronor, för byråingeniör 4,000 kronor samt för baningeniör 3,000 kronor; kunnande samtliga dessa aflöningar höjas efter 5 år med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. Baningeniör

eger dessutom antingen åtnjuta fri bostad eller ock uppbära hyresbidrag, utgörande 20 procent af arfvodet.

Efter erinran härom har statsrådet och chefen för civildepartementet till det vid statsverkspropositionen fogade protokollet öfver civilärenden för den 13 sistlidne januari anmält, att jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 9 november 1899 hos Kongl. Maj:t gjort framställning om aflåtande af proposition till Riksdagen om anställande af ytterligare två byrådirektörer och en byråingenjör inom styrelsen samt två baningenjörer vid distrikten.

Styrelsen hade dervid till en början framhållit, hurusom vid uppgörandet af förslaget till den nu genomförda förändrade organisationen af statens jernvägar behovet af arbetskrafter af flerahanda skäl beräknats i knappaste lag. Till grund för organisationsförändringen hade nemligen legat den undersökning af jernvägsadministrationen, som 1893 års jernvägskomité företagit, och denna komité, hvilken nedsatts vid en tidpunkt, då statens jernvägar sedan några år gifvit mindre tillfredsställande ekonomiskt resultat, hade i följd häraf fått till hufvudsaklig uppgift att söka åstadkomma förenklingar och besparingar i förvaltningen. Redan medan komitén varit sysselsatt med att fullfölja detta sitt program, hade emellertid trafikförhållandena vid statsbanorna i viss mån förändrats, och sedan komiténs arbeten avslutats och dess förslag genomförts, hade rörelsen ökat i en omfattning, som icke kunnat förutses.

Till ådagaläggande häraf, hade styrelsen åberopat följande jämförande siffror uti ifrågavarande hänseende från åren 1892, 1895 och 1898:

	år 1892	år 1895	år 1898
Banlängd	km. 2,819	3,269	3,676
Bruttoinkomst	kr. 22,522,186,85	27,247,929,80	37,823,807,46
Utgifter för drift och underhåll	» 16,246,914,76	17,759,809,15	23,315,862,99
Nettoinkomst	» 6,275,272,09	9,488,120,65	14,507,944,47
Inleverering till statskontoret	» 6,500,000	9,000,000	11,000,000
Utgjorda bruttotonkilometer	1,925,718,300	2,383,104,200	3,452,518,200
Utgjorda lokomotivkilometer (i trafiktåg)	8,921,107	10,887,235	15,904,676

Vidare hade styrelsen anført, att i följd af Kongl. Maj:ts och Riksdagens under de senaste åren fattade beslut det jernvägsnät, som

statsbaneförvaltningen hade att trafikera, under de närmaste åren komme att betydligt ökas. Sålunda tillkomme enligt hvad nu kunde beräknas: under loppet af år 1900 linien Krylbo—Örebro—Svartå om 182 kilometer och linien Boden—Niemisel om 32 kilometer; under loppet af år 1901 linien Niemisel—Ytter-Morjärv om 42 kilometer samt under loppet af år 1902 linien Gellivare—riksgränsen om 230 kilometer; hvartill ytterligare komme Bohuslänsbanan, hvilken kunde beräknas till omkring 175 kilometer. Det af statsbaneförvaltningen trafikerade jernvägsnätet, som för närvarande hade en längd af 3,685 kilometer, komme således att efter dessa tillökningar uppgå till omkring 4,346 kilometer. En sådan tillväxt medförde naturligen behovet af nya, med fast arvode affönade tjänstebefattningar såväl inom styrelsen som inom linieförvaltningen; och den ökning, som inträffade under loppet af innevarande år, nödvändiggjorde redan i och för sig tillkomsten af några nya befattningar inom denna senare förvaltning.

De befattningar, hvilka, såsom nämnts, styrelsen ansett böra nu af Riksdagen begäras, vore:

- en byrådirektörstjänst å maskinafdelningen,
- en byrådirektörstjänst å banafdelningen,
- en byråingeniörstjänst (telegrafingeniör) och
- två baningeniörstjänster.

Departementschefen har härefter dels af innehållet i den utaf Kongl. Maj:t den 15 oktober 1897 för jernvägsstyrelsen med underlydande distriktsförvaltningar utfärdade instruktion, dels ock af hvad uti förslaget till förändrad organisation af statens jernvägar samt under detta förslags behandling förekommit erinrat om följande.

Af de uti staten öfver fasta arvoden nu upptagne sju byrådirektörer vore enligt instruktionen tre anstälde på ban- och maskinafdelningarne, nemligen å den banafdelningen underlydande banbyrån en samt å maskinafdelningen två, af hvilka den ene å maskinbyrån och den andre å förrådsbyrån. Af de fyra nuvarande byråingeniörerna vore två anstälde å banbyrån och en å hvardera af maskin- och förrådsbyråerna.

Banbyrån, hvarå enligt jernvägsstyrelsens förslag skulle anställas ytterligare en byrådirektör, hade till göromål att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som röra banafdelningen; att utföra ritningar och beräkningar för banbyggnader; att föra protokoll samt uppsätta och expediera skrivelser i banärenden med undantag i vissa fall af sådana, som afgöras i plenum; att vårda alla kontrakt och andra

handlingar, ritningar, modeller och böcker, som enligt arbetsordningen skola å byrån förvaras; samt att granska alla till afdelningen inkommande tjänsterapporter och hos öfverdirektören anmäla dervid förekommande anmärkningar.

För fullgörandet af dessa åligganden hade byrådirektören å banbyrån såsom biträden anställde, förutom de två byråingenjörerna, en notarie samt ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes.

Under banafdelningen funnes vidare anställd en telegrafdirektör, i fråga om tjänsteställning och aflöningsförmåner likställd med byrådirektör samt med åliggande att utöfva tillsyn öfver uppsättningen och underhållet af statens jernvägars elektriska anläggningar och ledningar samt öfver de för sådant ändamål anordnade verkstäder. Den af jernvägsstyrelsen nu föreslagna nya byråingenjörsbefattningen vore ifrågasatt för beredande af biträde åt telegrafdirektören. Redan inom 1893 års jernvägskomité hade, enligt hvad uti komiténs betänkande förmäles, fråga uppstått, huruvida icke de telegrafdirektören åliggande göromål nått en sådan omfattning, att hos honom borde såsom biträde anställas en ordinarie telegrafingenjör. Ehuru komitén hållit sannolikt, att utvecklingen inom kort komme att nödvändiggöra en dylik anordning, hade komitén likväl icke ansett tiden då vara inne därför, helst styrelsen tills vidare syntes kunna genom anlitan af extra ordinarie arbetskrafter förskaffa telegrafdirektören den hjälp, som kunde vara erforderlig. I öfverensstämmelse med hvad komitén i anslutning härtill föreslog blef vid den nya organisationens genomförande icke något biträde till telegrafdirektören i ordinarie befattning anställdt.

Med den utaf jernvägsstyrelsen föreslagna nya byrådirektörsbefattningen å maskinafdelningen inom styrelsen afsåges att åstadkomma en delning af de maskinbyrån tillkommande göromål. Dessa vore, enligt instruktionen, att tillhandagå öfverdirektören vid beredningen af ärenden, som röra maskinväsendet och verkstädernas enhetliga förvaltning; att utföra ritningar och beräkningar för den rullande materielens konstruktion; att med afseende å protokollsföring samt uppsättning och expediering af skrivelser i maskinärenden fullgöra motsvarande funktioner, som tillkomma banbyrån i fråga om banärenden; att vårda alla kontrakt och andra handlingar, ritningar, modeller och böcker, som enligt arbetsordningen skola å byrån förvaras; att kontrollera tillverkningen af all rullande materiel för statens jernvägars räkning äfvensom enligt styrelsens bestämmande närmast utöfva den tillsyn öfver de enskilda jernvägarnes rullande materiel, som åligger styrelsen; samt att granska alla

till byrån inkommande tjänsterapporter och hos öfverdirektören anmäla dervid förekommande anmärkningar.

Till biträde vid fullgörande af dessa åligganden hade byrådirektören å maskinbyrån, förutom byråingenjören, en notarie, hvilken tjänstgjorde jemväl å förrådsbyrån, samt ritare och kontorsskrifvare till det antal, som i arfvodesstaten för hvarje år fastställdes.

Frågan om inrättande af två byrådirektörsbefattningar för handläggningen af de maskinbyrån tillhörande ärenden hade redan vid den nya organisationens genomförande blifvit väckt.

Enligt 1875 års instruktion för styrelsen för statens jernvägstrafik lydde under maskinafdelningen öfverdirektörsassistenter till det antal, som i fastställd stat för hvarje år bestämdes. Under en följd af år hade derefter uti arfvodesstaten för styrelsen upptagits arfvoden till två öfverdirektörsassistenter å maskinafdelningen, nemligen en för förrådsafdelningen och en för tekniska och kansliärenden. Sedan emellertid den senare tjänsten ej sedan år 1876 varit med ordinarie innehafvare besatt, blef, på hemställan af jernvägsstyrelsen, arfvodet uti staten för år 1894 indraget. Dessförinnan hade Kongl. Maj:t dock, på styrelsens förslag, den 31 december 1890 förordnat, att vid maskinafdelningen ett särskildt maskindirektörsarfvode skulle uppföras för anställande af en maskininspektör med åliggande ej mindre att utöfva tillsyn öfver statens jernvägars materiel än äfven att tillhandagå med verkställande af besigtningar och utöfvande af kontroll å de enskilda banornas materiel.

Uti det af jernvägsstyrelsen den 26 november 1892 afgifna förslag till nytt aflöningsreglemente hade styrelsen upptagit å maskinafdelningen två byrådirektörer, den ene för förrådsförvaltningen och den andre för tekniska och kansliärenden, samt derjemte en maskininspektör med aflöning lika med byrådirektör och hvilkens åligganden skulle vara att besigtiga den materiel, som levererades till statens jernvägar samt att inspektera de enskilda jernvägarnes rörliga materiel.

1893 års jernvägskomité hade emellertid, under förutsättningen, att inspektion öfver de enskilda jernvägarnes rullande materiel icke i vidsträcktare grad än dittills komme att åligga jernvägsstyrelsen, ansett, att befattningen såsom maskininspektör kunde uppgå i befattningen såsom byrådirektör för tekniska och kansliärenden, helst om, såsom komitén jemväl ifrågasatt, en ordinarie notarie anställdes vid ifrågasvarande expedition. Till stöd för denna sin åsigt hade komitén åberopat, att maskinafdelningen, der antalet s. k. kansliärenden enligt sakens natur icke kunde blifva synnerligen betydande, kunnat förut

reda sig med allenast en öfverdirektörsassistent; att vidare det för öfverdirektörsassistenten för maskinärenden förut uppförda arvode i staten för år 1894 indragits på hemställen af jernvägsstyrelsen, 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. Komitén hade också uti sitt förslag upptagit endast två byrådirektörer under maskinafdelningen, nemligen en å maskinbyrån och en å förrådsbyrån.

Uti sitt den 30 januari 1896 öfver komitébetänkandet afgifna utlåtande hade jernvägsstyrelsen vidhållit förslaget om maskininspektörstjenstens bibehållande. Styrelsen hade dervid visserligen medgifvit, att maskinafdelningens kansliärenden kunde handläggas af den utaf komitén föreslagne notarien, hvilkens upptagande å ordinarie stat styrelsen så mycket mindre ville 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 notarielönen, men tillika hade styrelsen framhållit, att maskininspektörens arbetstid dåmera så upptoges af resor för besigtning af den materiel, som levererades till statens jernvägar samt för inspektion af de enskilda jernvägarnes rörliga materiel, att det byråbiträde, han kunde lemna öfverdirektören för maskinafdelningen, icke kunde blifva mycket betydande, utan att han snarare i och för sina inspektionsåligganden behöfde biträde af annan tjänsteman; att anledningen dertill, 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 för ty erbjudits, vägrat att mottaga befattningen; att styrelsen på grund deraf varit nödsakad att i den utsträckning, sådant kunnat ske, uppehålla befattningen genom provisoriska anordningar; samt att styrelsen, då fråga vore om revision af organisationen, icke ansåge 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 öfverdirektören för maskinafdelningen inom styrelsen ersätta denne såsom föredragande för de maskintekniska ärendena.

Då frågan om lönereglering för statsbanepersonalen den 29 januari 1897 anmäldes inför Kongl. Maj:t, hade departementschefen, såsom af hans yttrande till statsrådsprotokollet för nämnda dag framginge, funnit

sig för det dåvarande icke kunna understödja jernvägsstyrelsens hemställan, att jemte den förutvarande maskininspektören måtte å maskinafdelningens stat uppföras en särskild, teknisk byrådirektör. Såsom af styrelsens redogörelse framginge, syntes visserligen maskininspektörens arbetstid i väsentlig mån upptagas af inspektionsresor, men å andra sidan syntes de göromål, som i öfrigt skulle tillkomma den tekniska byrådirektören å maskinafdelningen, icke vara så omfattande, att de icke — åtminstone tills vidare — kunde, på sätt då kunde anses ega rum, utföras af samma person, som förrättade inspektionerna, helst om denne till närmaste man erhöle ett biträde af byråingenjörns kvalifikation samt, såsom komitén ock föreslagit, en notarie i ordinarie tjänst å maskinafdelningen anställes.

Departementschefens i öfverensstämmelse med detta uttalande afgifna förslag till lönerogleringens genomförande uti ifrågavarande del hade jemväl, såsom af den här ofvan lemnade redogörelsen rörande nuvarande maskinbyrån framginge, blifvit af Kongl. Maj:t och Riksdagen godkänt.

Beträffande slutligen de vid distrikten anställde baningenjörerna vore uti instruktionen stadgadt, att en sådan tjänsteman skulle finnas för hvarje bansektion med åliggande att under bandirektörens öfverinseende förestå sektionen samt dervid särskildt öfvervaka banans bevakning och underhåll.

Departementschefen har härefter redogjort för de skäl, hvilka af jernvägsstyrelsen i dess nu gjorda framställning om ökade arbetskrafter anförts för inrättande af de föreslagna olika befattningarne.

Hvad dervid först anginge *byrådirektörsbefattningen å maskinafdelningen*, hade styrelsen, under åberopande af hvad styrelsen uti sina öförmälda skrifvelser den 26 november 1892 och den 30 januari 1896 anfört, nu ytterligare framhållit, att den erfarenhet, som från och med 1898 års början vunnits, gifvit vid handen, att, utan ett särskiljande af de i gällande instruktion maskinbyrån tillhörande göromål genom inrättande af två byrådirektörsbefattningar, dessa göromål icke kunde på ett fullt tillfredsställande sätt utföras, i det att nemligen den nuvarande byrådirektörstjänsten i sjelfva verket sönderföle i två delar, inspektionstjänsten samt konstruktions- och den egentliga byråtjänsten, af hvilka hvardera kräfde sin man, då den förra fordrade nästan ständig bortovaro och den senare en lika orubbad närvaro på tjänsterummet.

Då således enligt styrelsens förslag från den nuvarande maskinbyrån skulle utbrytas hvad som anginge inspektionsärenden och för dessa

senare bildas en ny byrå, följde deraf, att jemväl biträde åt byrådirektören å denna nya byrå måste beredas, men ansåge styrelsen, att det tills vidare kunde anstå med anställandet af något biträde i den ställning, att arfvode behöfde utgå under formen af »fast arfvode», hvadan någon framställning till Riksdagen i fråga härom alltså för närvarande icke erfordrades.

Vidkommande derefter den ifrågasatta nya *byrådirektörsbefattningen å banafdelningen*, hade styrelsen framhållit, hurusom göromålen å öfverdirektörens för banafdelningen expedition — eller den numera s. k. *banbyrån* — under de senaste åren så afsevärdt ökats, att det, oaktadt extra personal anlåtats i icke ringa utsträckning, visat sig omöjligt att så, som sig vederborde, handlägga dit hörande göromål. Under det att sålunda vid tiden för komitéförslagets tillkomst — eller år 1895 — banafdelningens utgifter för *bevakning och underhåll* utgjort 4,176,237 kronor samt extra anslag till *nya byggnader och anläggningar* vid de trafikerade jernvägarne utgått med sammanlagdt 220,000 kronor, hade utgifterna för bevakning och underhåll för år 1899 beräknats till 7,460,000 kronor samt extra anslag till nya byggnader och anläggningar för år 1900 beviljats till belopp af 2,828,600 kronor. Härtill komme, att vissa delar af de till banbyrån nu hörande göromålen vore af den speciella natur, att de af den, som i första hand skulle handhafva dem, fordrade förutsättningar af helt annan art, än som erfordrades för handläggning af banbyråns öfriga göromål. Från de banbyrån enligt gällande instruktion tillkommande åligganden borde af detta skäl med nödvändighet utbrytas hvad som anginge utförandet af ritningar och beräkningar för de delar af banbyggnaden med tillhörande materiel, som afsåge spår- och spårvoxeldetaljer, brokonstruktioner samt signal- och säkerhetsanordningar å bana och stationer jemte vårdandet af konstruktioner och modeller. För dessa arbeten kräfdes nemligen så mycket detaljstudium och detaljarbete, beräkningar och undersökningar, att arbetena rimligtvis icke borde tillkomma den byrådirektör, som handhade banafdelningens öfriga arbeten, helst med den stora omfattning, dessa numera erhållit. Förenämnda arbeten jemte dermed lämpligen sammanhörande broinspektion samt materialprofning och leveransbesigtning för banafdelningens räkning borde därför, enligt styrelsens förmenande, utföras å särskild byrå — benämnd exempelvis »bankonstruktionsbyrå» — under särskild byrådirektörs ledning. Å denna byrå skulle tillika placeras en af de å banafdelningens stat nu uppförde byråingenjörerna, hvaremot med afseende å arten af de arbeten, som skulle å byrån utföras, någon särskild notarie — åtminstone tills vidare — icke syntes

erforderlig, utan ansåge styrelsen den nuvarande notarien å banbyrån kunna utföra jemväl för bankonstruktionsbyråns räkning förekommande notariegöromål.

Med afseende å den föreslagna *byråingenjörsbefattningen* hade styrelsen, under erinran om hvad 1893 års jernvägskomité härom yttrat, anført, att med den betydelse för jernvägsdriften, elektrotekniken numera erhållit och allt mer erhöles, styrelsen ansåge anställandet af ett ordinarie, fullt modernt utbildadt elektrotekniskt biträde åt telegrafdirektören i en byråingenjörs ställning icke längre kunna uppskjutas. Utöfver tillsynen öfver telegraf- och telefonledningarna samt skötseln af telegrafverkstaden vid Liljeholmen innebure det telegrafdirektören enligt instruktionen tillkommande åliggande numera:

beredandet af alla frågor rörande elektriska anläggningar för belysning, motordrift, blockeringar för signalväsendet m. m.;

kontrollerandet af leveranser af apparater och effekter för förenämnda anläggningar samt af anläggningarnas utförande; äfvensom tillsyn och behörigt underhåll af nu ifrågavarande anläggningar.

Härförutom hade emellertid telegrafdirektören under senaste tiden haft att bereda alla de frågor rörande enskildes anläggningar af förevärande slag, som af den anledning, att de på ett eller annat sätt berört statens jernvägar, remitterats till styrelsens utlåtande, äfvensom att öfvervaka sättet för dylika anläggningars utförande och underhåll, i hvad statens jernvägars intresse deraf kunde beröras.

Då alltså en ordinarie telegrafingeniör i byråingenjörs ställning måste anses behöflig, syntes det styrelsen i sammanhang dermed kunna ifrågasättas, huruvida icke telegrafdirektörens expedition eller »telegrafbyrån», såsom den nu vanligen kallades, borde erhålla benämningen *elektro-tekniska byrån* och telegrafdirektören kallas »byrådirektör», i hvilket fall naturligen den nu föreslagne telegrafingeniören jemväl skulle benämnas *byråingeniör*.

I fråga om behöfligheten af *två nya baningeniörstjänster* hade styrelsen framhållit, att inrättandet af dessa befattningar vore en enkel konsekvens af de beslut om utvidningar af statsbanenätet, Riksdagen under de senare åren fattat.

Enligt 1893 års jernvägskomités åsigt borde bansektionernas medellängd vara söder om Upsala 150 kilometer och norr om samma stad 200 kilometer. Enligt nuvarande indelning i bansektioner vore ifrågavarande medellängd söder om Upsala 145 kilometer (maximum 191 kilometer; minimum 50 kilometer) samt norr om samma stad 203 kilometer (maximum 287 kilometer och minimum 153 kilometer). På sätt

ofvan erinrats tillkomme under nästinstundande år banlinierna Krylbo—Örebro—Svartå om 182 kilometer samt Boden—Niemisel om 32 kilometer, hvartill under loppet af år 1901 ytterligare komme att fogas linien Niemisel—Ytter Morjärv om 42 kilometer. Dessa skilda bandelar kunde naturligen icke handhafvas af *en* ny baningeniör, och att exempelvis lägga linien norr om Boden till Gellivarebanan låte sig icke göra, enär det redan visat sig, att nybyggnads- och underhållsarbetena vid denna bana vore af den omfattning, att det icke vore möjligt för baningeniören att på ett tillfredsställande sätt öfvervaka och leda desamma, samt styrelsen förty måst genom placandet af en extra ingeniör i Gellivare delvis befria baningeniören från den direkta omsorgen för öfre delen af Gellivarebanan. Denne extra ingeniör skulle alltså ersättas med en af de nye baningeniörerna, medan nuvarande baningeniören vid Gellivarebanan (28:de bansektionen) skulle bibehålla södra delen af Gellivarebanan äfvensom öfvertaga stambanans fortsättning norr om Boden. Den andre af de nye baningeniörerna skulle åter placeras vid bansträckan Krylbo—Örebro—Svartå.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hade styrelsen hemställt, det Kongl. Maj:t täcktes i proposition till nästsammanträdande Riksdag föreslå Riksdagen medgifva, att följande nya tjenstemän måtte få anställas vid statens jernvägar, nemligen:

inom styrelsen:

två byrådirektörer,
en byråingeniör (telegrafingeniör); samt

vid distrikten:

två baningeniörer,
en hvar med den aflöning, som för vederbörande befattning vore fastställd i kongl. aflöningsreglementet för tjenstemän och betjente vid statens jernvägar den 15 oktober 1897.

Den af jernvägsstyrelsen sålunda gjorda framställning har departementschefen funnit sig icke kunna underlåta att till fullo biträda.

Genom de uti jernvägsstyrelsens skrifvelse angifna sakförhållanden, såsom trafikens högst väsentliga stegring, tillkomsten af nya statsbanelinier samt ökade anslag till nya byggnader och anläggningar vid statsbanorna m. m., äfvensom af hvad styrelsen i öfrigt haft att till stöd för sin framställning i ämnet åberopa ansåge departementschefen ådaga-

lagdt, att en hvar af de till nyinrättande föreslagna befattningarna numera vore af verkligt behof påkallad, och departementschefen funne sig icke hafva något annat att till hvad jernvägsstyrelsen anfört tillägga, än att, hvad anginge den ifrågasatta nya byrådirektörsbefattningen å maskinafdelningen, behofvet af en delning utaf de byrådirektören å maskinbyrån nu tillkommande göromål på två tjänstemän med byrådirektörs ställning redan blifvit af Kongl. Maj:t erkändt, i det nemligen Kongl. Maj:t, sedan byrådirektörsbefattningen å nämnda byrå blifvit genom förre innehafvarens deraf befordran till annan tjenst ledig, med bifall till derom af jernvägsstyrelsen gjord framställning, den 15 december nästlidna år medgifvit, att med tillsättande af nämnda byrådirektörsbefattning finge tillsvidare anstå, samt att de med tjensten förenade göromål finge tillsvidare bestridas af två tjänstemän, af hvilka den ene skulle handhafva kontrollen öfver tillverkningen af all rullande materiel för statens jernvägars räkning äfvensom tillsynen öfver de enskilda jernvägarnes rullande materiel jemte tillhörande kansligöromål samt den andre handlägga öfriga byrådirektörsbefattningen tillhörande ärenden och hvilka tjänstemän för ifrågavarande tjenstgöring skulle ega att hvar för sig uppbära ersättning till belopp motsvarande byrådirektörs begynnelsearfvode, eller 4,500 kronor. Medel härtill hade beredts jernvägsstyrelsen genom bemyndigande för styrelsen att till hvardera af ifrågavarande tjänstemän af det disponibla byrådirektörsarfvodet utanordna hvad som för fyllande af nämnda ersättningsbelopp erfordrades utöfver det honom tillkommande arfvode i ordinarie befattning med afdrag af tjenstgöringspenningar.

För de tillkommande nye tjänstemännen skulle naturligen enahanda bestämmelser i fråga om aflöningsförmåner och vilkor för aflöingarnes åtnjutande m. m., som för motsvarande befattningar nu äro gällande, komma att tillämpas.

Då det synes utskottet vara till fullo ådagalagdt, att med hänsyn till de betydligt ökade göromål, som statsbanenätets utvidgning och trafikens stegring samt öfriga af jernvägsstyrelsen åberopade förhållanden under senare åren medfört, de nu föreslagna nya tjänsterna äro af verkligt behof påkallade, får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning, må medgifva, att i staten öfver fasta arfvoden för personal vid statens jernvägar upp-

föras arvoden till följande nya tjänstemän, nemligen
inom styrelsen: två byrådirektörer och en byråingenjör,
samt *vid distrikten*: två baningenjörer.

Stockholm den 24 april 1900.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.
