

N:o 280.

Af herr **E. L. Camitz**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.*

Af de till Kungl. Maj:ts proposition angående lönereglering för personalen vid statens järnvägar fogade handlingar framgår, att Kungl. Maj:t har för afsikt att i händelse af bifall till propositionen genomföra en omorganisation af statens järnvägars förvaltning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den härför särskildt tillsatta kommitténs betänkande och förslag.

Då emellertid frågan om lönereglering för personalen — hvilken fråga synes vara fullt utredd och i trängande behof af en omedelbar lösning — icke oundgängligen förutsätter en samtidigt skeende omorganisation, synas dessa frågor böra behandlas hvar för sig. Härtill föreligga så mycket större skäl som den senare frågan icke erhållit den utredning, som är behöflig.

Organisationskommittén tillsattes först den 4 sistlidne augusti och jämte dess korta arbetstid måste det förhållandet, att samtidigt under samma ordförande pågått arbetena inom löneregleringskommittén, hafva i hög grad försvårat möjligheten till ett grundligt inträngande i den svårlösta frågan. Då härtill kommer dels att kommitténs sammansättning alltför litet gifvit rum för verklig sakkunskap och dessutom delvis förändrats efter någon tids förlopp, dels den förnämste sakkunnige varit af principiellt olika åsikt mot kommittén i öfrigt och därför afgått, dels järnvägsstyrelsen endast haft några få dagar på sig att sätta sig in uti och afgifva yttrande öfver en för hela landet så viktig fråga, men i hufvudsakliga delar kraftigt afstyrkt förslaget, dels slutligen något ut-

låtande af de i frågan mest sakkunniga, nämligen distriktsmyndigheterna, icke ens hunnit inforas, synes det oundgängligt att frågan underkastas ytterligare utredning. Kommittén medgifver också själf, att de af densamma verkställda undersökningar och de förslag, till hvilka dessa gifvit anledning, icke omfatta lägre linjemyndigheter än distriktsförvaltningarne. Icke heller har kommittén berört vare sig frågan om lämpligheten af den nuvarande distriktsindelningen eller det alltmer framträngande behofvet af en på djupet gående ändrad indelning i afdelningar genom öfverflyttning af vissa verksamhetsområden och befälsförhållanden från en afdelning till en annan, utan hvilken ett verkligt samarbete inom hvilken organisationsform som helst omöjliggöres. Det af kommittén föreslagna inrättandet af en ny afdelning, den kommersiella, innebär icke heller någon verklig förändring utan endast en namnförändring af hvad som redan finnes inom styrelsen, under det en sådan organisationsförändrings välbehöfliga genomförande på distrikten, ehuru säkerligen till stort gagn för statens järnvägars ekonomiska utveckling och allmänhetens intressen, icke upptagits.

De anförda och äfven andra omständigheter medföra, att genomförandet af en organisation som den föreslagna säkerligen skulle blifva förfelad och ett beslut därom förhastadt, och detta så mycket mer som grundprincipen för densamma, nämligen befästandet af distriktschefssystemet, bland fackmän allmänt anges vara motsatsen till hvad som påkallats af erfarenheten af järnvägstrafikens natur samt allmänhetens, personalens och privatbanornas berättigade kraf på att på icke alltför långt afstånd, utan inom närmast möjliga räckhåll, hafva tillgång på lokalmyndigheter, utrustade med tillräcklig befogenhet att utan hänvändelse till en rad högre instanser få ett ärende afgjordt. Så har förut varit förhållandet, men nu föreliggande förslag innebär ett ökande af instanserna och ett minskande af de verkligen lokala trafikmyndigheternas befogenhet och ansvar, något som med säkerhet skulle hafva blifvit klargjordt, därest kommittén och järnvägsstyrelsen haft tid att djupare tränga in i frågan. Ty för en hvar med trafiktjänsten och dess kraf närmare initierad måste det stå klart, att det ökade antal instanser af trafikbefäl förslaget innebär måste öka i stället för minska mångskrifveriet och tidsutdräkten med ärendenas afgörande samt att ett minskande af befogenheten hos det befäl som står närmast personalen — hvilken ständigt ökas till antalet — måste slappa och undergräfva en disciplin, som af många andra orsaker ändock blifver allt svårare att upprätthålla.

Beträffande distriktschefsbefattningarna må erinras om hvad Riksdagen i skrifvelse den 13 maj 1868 yttrade, och redan då framhöll äfven järnvägsstyrelsen svårigheten att finna personer med tillräcklig insikt i förvaltningens alla grenar för dessa befattningar. Dessa svårigheter måste naturligen vara ännu större i våra dagar med den oerhörda utvecklingen och specialiseringen på alla områden.

Äfven må erinras om, att det redan vid 1901 års riksdag framhölls, att distrikten voro för stora. Sedan dess hafva nya linjer öppnats, flere väntas blifva öppnade och trafiken och personalen ökas ständigt, hvadan det icke torde vara klok hushållning att hafva distrikt, hvilka det tager veckor att för en blott mycket ytlig inspektion öfverresa. Det torde äfven vara uppenbart, att cheferna för sådana distrikt icke kunna stå i någon verklig kontakt med allmänheten, industrien och affärsvärlden.

Att t. ex. allmänheten i Värmland, som allt ifrån järnvägens tillkomst haft inom länet trafikbefäl med relativt själfständig ställning, måste vända sig till Göteborg, eller östgötarne på samma sätt till Malmö för att träffa på befäl med tillräcklig befogenhet, måste betraktas som en försämring i stället för att det lokala trafikbefälets själfständighet rätteligen bort ökas, ty endast det befäl, som närmast känner till de lokala och andra förhållanden, kan på ett tillfyllestgörande sätt tillgodose både statens och allmänhetens intressen, och i regel kan ändock intet ärende afgöras utan att först detta befäls mening inhämtas.

Såväl af kommittén som i departementschefens yttrande till statsrådsprotokollet framhålles, att en omorganisation måste gå ut på att antingen ytterligare kringskära linjemyndigheternas befogenhet och lägga såväl ledning som skötsel i styrelsen eller att utvidga de förras befogenhet. Däraf drages slutsatsen, att det senare alternativet måste medföra inrättandet af distriktschefer. Att slutsatsen icke är fullt riktig, synes framgå däraf, att just genom inrättandet af distriktschefer de lokala myndigheternas och fackmyndigheternas befogenhet tvärtom minskas, hvadan resultatet blir motsats mot det åsyftade.

Det synes därför uppenbart, att en omorganisation icke bör genomföras allenast efter det ena eller andra systemet, ty konsekvenserna — i föreliggande förslag borttagande af styrelsens afdelningschefer — kunna vanligen icke utan stora olägenheter genomföras, utan torde en omorganisation böra hufvudsakligen baseras på de rön, som erfarenheten och den verkliga sakkunskapen anvisa. Lika litet som ett system med distriktsförvaltningar behöfver, rätt afpassadt, innebära, att enhetligheten i ledningen går förlorad, lika litet behöfver bibehållandet af afdelningschefer i styrelsen innebära, att alla detaljer skola bestämmas där.

Det antyddes ofvan, att det synes vara en kousekvens — ehuru säkerligen i tillämpningen ödesdiger — af systemet med distriktschefer, att borttaga styrelsens afdelningschefer, men det blir en anmärkningsvärd inkousekvens, att motivet härför är, att instansernas antal inom styrelsen bör minskas, och detta ehuru inom styrelsen icke finnes några instanser i egentlig bemärkelse, som infordra och afgifva utlåtanden, samtidigt med att genom inrättandet af trafikdirektörer och distriktschefer de verkliga, utlåtande afgifvande instanserna på linjen i stället ökas. Departementschefen säger visserligen, att någon skriftväxling icke bör få äga rum mellan distriktsförvaltningens olika ledamöter, men om närmare utredning härutinnan gjorts, så skulle med all säkerhet framgått, att sådan skriftväxling icke kan undvikas. Om t. ex. ett ärende, som oftast är fallet, berör mer än en afdelning och behandlats inom en af dessa, så kan i regel icke den andra afdelningens föreståndares mening inhämtas endast muntligen, enär han i de flesta fall icke kan afgifva utlåtande utan att hafva remitterat ärendet till sina underlydande instanser. Icke heller kan som regel en muntlig föredragning inför distriktschefen vara tillfyllest, utan måste på grund af dennes bristande insikter inom de olika afdelningarnes detaljer någon form af skrifvelse uppsättas att tjäna som ledning vid ärendets beredning å annan afdelning eller såsom koncept vid afgifvande af distriktsförvaltningens beslut eller utlåtande. Hvarje beslut, som gäller till framtida efterrättelse eller *innebär utgift*, måste dessutom oundgängligen skriftligen utfärdas. Under sådana förhållanden inträffar hvad departementschefen härom uttalar, att då går »säkerligen mycket af hvad man genom organisationen vill vinna förloradt» och detta så mycket mera som förslaget innebär, åtminstone inom trafikafdelningen, ökning af antalet instanser.

Hvad beträffar möjligheten för distriktschefen att åstadkomma ökad samarbete mellan de olika afdelningarna, så torde erfarenheteten härom och icke minst distriktens onaturliga omfattning tala för att ett verkligt samarbete på den vägen icke ernås, liksom äfven det ofta hörda önskemålet om användande af personal från en afdelning till utförande af annan afdelning tillhörande arbete torde blifva lika ouppfyllt som hittills, oaktadt det med skärpa framhölls af 1893 års järnvägskommitté såsom en af de stora fördelarne med den nuvarande organisationen. Detta önskemål kan med den numera på arbetsmarknaden allt skarpare framträdande specialiseringen med säkerhet icke uppnås med den nuvarande indelningen i afdelningar och ännu mindre om, genom centralisation af befogenhet och ansvar till distriktchefen, möjligheten för de

verkställande myndigheterna att upprätthålla disciplinen såsom förut påpekats visserligen minskas, oafsedt att ett sådant minskande af de närmast ansvariges befogenhet står i bestämd strid mot den af kommittén och departementschefen uttalade principen, att intet ärende bör afgöras af högre instans än behöfligt, så torde hvad trafikafdelningen vidkommer det blifva en oöfvervinnelig svårighet att klart uppdraga gränserna beträffande befogenhet och ansvar mellan de tre instanserna trafikinspektör, trafikdirektör och distriktschef. Trafiktjänsten är nämligen till sin natur sådan, att den öfvervägande delen af ärenden fordra ett snabbt och omedelbart afgörande och besvarande i de flesta fall per telegraf, och måste den, som har ansvaret för trafikens handhavande, stå i direkt rapport med stationerna. En uppdelning af distriktstjänsten och ansvaret på tre instanser blir därför två instanser för mycket. Därtill kommer att trafiken icke känner till några distriktsgränser, hvadan trafikärenden mera än öfriga fordra en ledande hand inom styrelsen med befäl öfver distriktsmyndigheterna, men detta arbete fordrar sin särskilda man och kan icke läggas vare sig på styrelsens chef, souschef eller på någon byrådirektör, som vid förfall endast skulle kunna ersättas med en notarie.

Beträffande det underkännande af fackkunskapens i vår tid på andra områden allt högre uppskattade betydelse, äfvensom den fara för trafiksäkerheten, som kommittéförslagets genomförande skulle innebära, hänvisas till hvad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande påvisat. Ser man därjämte saken ur affärssynpunkt, så torde det få betraktas såsom mindre aflärsmissigt att minska de fackkunniges intresse, vaksamhet och initiativ genom att lägga på en icke fackkunnig distriktschef ansvaret för skötseln af alla afdelningar. Det torde icke vara riktigt att jämföra detta förhållande med öfverdirektörernas förhållande till styrelsens chef, i hvars hand ligger ledningen.

Slutligen må framhållas, att det hittills visat sig i tillämpningen för enadt med de största svårigheter att genomföra samma organisation å alla afdelningar. Före 1898 hade afdelningsföreståndarne å trafikafdelningen icke samma områden som t. ex. på banafdelningen, och ehuru för närvarande formellt distriktsindelningen är lika för afdelningarna, så är att märka att trafiktjänsten i själfva verket i intet afseende skötes distriktsvis såsom på de andra afdelningarna, utan ekonomi, materiel, personal, tidtabeller, vagnfördelning, med ett ord hela trafiktjänsten skötes på sektioner. Samma förhållande måste äfven enligt det föreliggande förslaget blifva rådande, enär distrikten äro för stora för att någon ändring häruti kan tänkas. Då därtill kommer, att ban- och

trafiksektioner icke sammanfalla och att å trafikafdelningen alltid tillkommer en instans mer än å öfriga afdelningar, nämligen stationerna med den trafikerande allmänheten, måste den af kommittén uppbyggda organisationen af distrikten, hvilken vid första påseendet ter sig likformig, likväl innebära, att antalet instanser blir störst å trafikafdelningen, i stället för att denna borde indelas på så få instanser som möjligt. Det är denna sträfvan att stöpa i samma form afdelningar, som hafva så olika uppgift och förutsättningar, som i sin mån också bidrager att försämra resultatet.

En organisation bör i främsta rummet vara väl anpassad efter trafikafdelningens kraf, enär denna, som representerar järnvägens ändamål och allmänhetens intressen, måste — såsom äfven af departementschefen med skärpa framhållits — anses såsom den viktigaste. Därför måste en organisationsreform i första hand gå ut på att bereda denna och därmed allmänheten största möjliga nytta under enkla, snabbt verkande former.

Af det anförda torde framgå, att organisationsfrågan icke är tillfyllest utredd, hvadan ett uppskof med densamma synes nödvändigt. Ett dylikt uppskof bör emellertid hvarken inverka på lönefrågan eller genomförandet af sådana reformer i förvaltningen, som icke mött gensägelse, ej heller behöfva öfriga nu omtvistade principiella reformer uppskjutas ens ett helt år, om nämligen den erforderliga ytterligare utredningen bedrifves och förberedelser i öfrigt vidtagas, så att desamma hinna träda i kraft under loppet af år 1908, tämligen omedelbart efter det Riksdagen beslutat rörande sådant ytterligare tillägg till aflöningsreglementet, hvarom proposition då kan komma att framställas. Hinder torde icke heller möta, att anslag härför kan af 1908 års Riksdag beviljas att utgå redan under samma år.

Med åberopande af hvad sålunda anförts föreslås,

att Riksdagen måtte besluta:

1:o) att, med bifall i öfrigt till Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:r 164, vidtaga sådan ändring i det propositionen bifogade förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar, att dels i reglementet upptagas 5 öfverdirektörsbefattningar i styrelsen med ett arfvode af 8,000 kronor jämte hyresersättning till ett belopp af 2,000 kronor, dels ett arfvode om 15,000 kronor till en öfverdirektör och souschef afföres, dels antalet byrådirektörer minskas

till 14, dels arfvoden till 5 distriktschefer upptagas i enlighet med löneregleringskommitténs förslag allenast till lika belopp med för afdelningsföreståndare jämte ett tilläggsarfvode på 600 kronor,

2:o) att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, *dels* att frågan om en mera genomgripande omorganisation af statens järnvägar måtte underkastas mera grundlig sakkunnig utredning beträffande särskildt önskemålet att minska antalet instanser på distrikten, att bereda möjligheter för allmänheten att på så nära håll som möjligt hafva tillgång på trafikbefäl, utrustadt med tillräcklig befogenhet att besluta och träffa aftal i ärenden, som beröra densamma, samt att de olika afdelningarnes verksamhetsområden regleras, så att friktion mellan afdelningarne i möjligaste mån undvikas och sålunda ett målmedvetet verkligt samarbete uppnås, ägnadt att medföra förenkling och besparing samt en effektiv inspektion, *dels* att sådan ytterligare utredning måtte vara verkställd så tidigt, att de förändringar i aflöningsreglementet för statens järnvägar, som däraf kunna föranledas, må kunna framläggas för 1908 års Riksdag och genomföras under samma år, *dels* slutligen att Kungl. Maj:t intill dess icke måtte vare sig annat än på förordnande tillsätta de distriktschefs- och öfverdirektörsbefattningar, som för närvarande äro eller ytterligare kunna blifva vakanta, eller genomföra andra principiella ändringar i den nuvarande statsbaneorganisationen än som blifva en följd af tillsättandet af järnvägsfullmäktige, öfverrevisorer, trafikdirektörer m. fl. nya befattningar, hvilkas behöflighet icke varit omtvistad, äfvensom af de förenklingar i arbetssättet och öfverflyttande af vissa ärendens afgörande till distriktsmyndigheterna, som kunna befinnas lämpliga.

Stockholm den 2 maj 1907.

E. L. Camitz.