

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1907. Andra Kammaren. N:o 66.

Lördagen den 25 maj.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 18 innevarande maj.

§ 2.

Upplästes följande till kammaren inkomma läkarbetyg:

Att ledamoten af Riksdagens Andra Kammare baron Otto Silfverschiöld lider af lumbago och tills vidare är oförmögen att deltaga i riksdagsarbetet intygas på heder och samvete.

Stockholm den 23/5 1907.

T. Hwass.

med. d:r
legitimerad läkare.

§ 3.

Föredrogs statsutskottets memorial n:o 165, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut angående telegrafverkets utgiftsstater för år 1908 m. m.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

§ 4.

Vidare föredrogs, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden n:is 166, 167, 168 och 169, lagutskottets memorial n:is 71 och 72 samt Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 36.

§ 5.

Härefter föredrogs hvartdera för sig statsutskottets utlåtanden:

n:o 145, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående afsättande af medel till pensionering af statens järnvägars personal; och

n:o 146, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående utvidgning af spårssystem och friplatser vid Albano järnvägsstation.

Hvad utskottet hemställt bifölls.

§ 6.

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

Till afgörande förelåg härupå statsutskottets utlåtande n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående löneroglering för personalen vid statens järnvägar m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

I en till Riksdagen aflåten, till statsutskottets förberedande behandling öfverlämnad proposition af den 23 april 1907 hade Kungl. Maj:t, under återopande af bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden samma dag, föreslagit Riksdagen att dels godkänna ett vid statsrådsprotokollet fogadt förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar;

dels ock medgifva,

att till en hvar af två järnvägsfullmäktige finge af trafikmedel utgå arfvode efter 5,000 kronor för år;

att till en hvar af tre öfverrevisoror finge af trafikmedel utgå ett årligt arfvode af 2,500 kronor; samt

att Kungl. Maj:t finge ej mindre i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907, än äfven meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt förändras.

De i statsrådsprotokollet angifna grunderna för öfvergång på den nya lönestaten voro följande:

att de nya aflöningsbestämmelserna måtte omedelbart efter deras trädande i kraft varda i sin helhet gällande för samtliga ordinarie befattningshafvare vid statens järnvägar så, som om bestämmelserna varit tillämpade under hvars och ens hela ordinarie tjänstetid;

att ingen befattningshafvare måtte genom tillämpningen af kommitténs löneförslag i dess helhet vid öfvergång till den nya staten lida minskning i den sammanlagda löneinkomst, öfvertidsersättning dock undantagen, han enligt nu gällande bestämmelser skulle hafva innehaft vid öfvergången under förutsättning jämväl, att dyrtidstillägg samt tillfälligt lönetillägg jämlikt de senast af 1906 års Riksdag fastställda grunder fortfarande skulle utgå;

att godtgörelse för minskad löneinkomst måtte utgå i form af personligt lönetillägg att af befattningshafvare tillgodonjutas intill dess han, vare sig genom aflöningsförhöjning i samma tjänst eller genom förflyttning till annan befattning eller ort, erhöle en löneinkomst, som minst uppginge till den, han enligt gällande aflöningsregler skulle hafva innehaft vid öfvergången;

att till grund för beräkning häraf vid själfva öfvergången den 1 januari 1908 måtte läggas sammanlagda beloppet af dels det ordinarie arfvode jämte öfriga enligt nu gällande aflöningsregle-

mente befattningshafvare tillkommande löneförmåner — med undantag af felräkningspenningar — äfvensom dyrtidstillägg och tillfälligt lönetillägg, som skulle hafva utgått till honom vid öfvergången, dels ock de extra inkomster, felräkningspenningar, provision å godsnotiser och å fraktkredit, han eller tidigare innehafvare af tjänsten åtnjutit under år 1906;

att såsom villkor för nyssnämnda extra inkomsters medtagande i beräkningen måtte gälla, att vederbörande befattningshafvare efter öfvergången kvarstode i samma befattning och å samma station som vid öfvergången och dessutom i fråga om provision å fraktkredit, att ersättningen för minskad dylik provision icke finge öfverstiga $\frac{1}{2}$ procent å den frakt, som under året efter åtnjuten fraktkredit vid stationen influtit;

att under alla omständigheter vagnsmörjare, som blifvit ordinarie före den 1 april 1898, måtte bibehålla till dem nu utgående godtgörelse för mistade milpenningar, samt att i fråga om de vagnsmörjare, som blefve stationära i sammanhang med ifrågavarande lönereglering, hänsyn måtte vid bestämmande af ofvan nämnda personliga lönetillägg tagas till beloppet af dem under år 1907 tillkommande milpenningar;

att för kvinnlig kontorsskrifvare å mil- och kontrollkontoren, som enligt äldre stat än den nuvarande åtnjöte i arfvode 1,800 kronor, måtte vid öfvergång på ny stat, så länge hon utan att vara berättigad till full pension kvarstode i tjänsten, det personliga lönetillägget utgöra 300 kronor om året;

att, om hufvudkassören i styrelsen öfverginge på ny stat, han måtte personligen bibehålla sin rätt till semester i en och en half månad;

att anmälan om kvarstående på gammal stat borde för att vinna afseende ske före den 1 maj 1908;

att äfven den personal vid distrikten, som kvarstode på gammal stat, finge tillgodonjuta ersättning för bostad och bränsle enligt kommitténs förslag; samt

att gift kvinna, som nu innehade ordinarie befattning, icke borde tillåtas att öfvergå på ny stat.

I sammanhang härmed hade utskottet förehaft till behandling i ärendet väckta motioner, inom Första Kammaren af grefve *C. O. Taube*, n:o 75, och herr *E. Hägglund*, n:o 79, samt inom Andra Kammaren af herrar *J. Widén*, n:o 270, *E. Räf*, n:o 271, *E. L. Camitz*, n:o 272, *O. G. Erikson* i Öfra Odensvi, n:o 274, *K. E. O. Kjellberg*, n:o 275, *K. G. Karlsson* i Göteborg, n:o 277, *J. J. Byström*, n:o 279, *E. L. Camitz*, n:o 280, *F. Berglund m. fl.*, n:o 281, *H. Lindqvist m. fl.*, n:o 282, och *C. H. P. af Burén*, n:o 283.

Utskottet hemställde:

A) att Riksdagen i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de i ämnet väckta motionerna måtte

I) godkänna ett vid utlåtandet fogadt förslag till aflöningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar;

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

II) medgifva,

a) att Kungl. Maj:t finge, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder, utfärda nödiga bestämmelser såväl i fråga om öfvergång på ny stat för den personal, som antagits i ordinarie tjänst före den nya lönestatens trädande i kraft, som ock beträffande aflöningsförhållandena under år 1907; dock med sådan ändring, att vid beräkningen af den ersättning, som för minskad löneinkomst finge vid öfvergång till den nya staten tilläggas befattningshafvare, skulle förutom öfvertidsersättning jämväl provision å fraktkredit och notispennningar undantagas;

b) att Kungl. Maj:t finge meddela erforderliga föreskrifter beträffande innehafvare af sådana nu befintliga befattningar, hvilka föreslagits skola indragas eller väsentligt förändras; samt

B) att vid bifall till hvad utskottet under punkt A föreslagit herrar grefve Taubes, Hägglunds, Widéns, Räfs, Camitz (n:o 272), Eriksons i Öfra Odensvi, Kjellbergs (n:o 275), Karlssons i Göteborg, Byströms, Camitz (n:o 280), Berglunds m. fl., Lindqvists m. fl. och af Buréns motioner finge anses vara besvarade.

Afd. A.)

Det i *punkten I* innefattade *aflöningsreglementet*.

Beträffande aflöningsreglementet »i dess helhet» hade reservation afgifvits af herrar *Starbäck*, *Larsson* i Lund, *Ekman* i Mo gård och *Thorsson*, hvilka ansett, att de af utskottet använda benämningarne: »befattningshafvare af högre grad» och »befattningshafvare af lägre grad» måtte utbytas mot den gemensamma benämningen »tjänstemän».

Herr talmannen förmälte, att aflöningsreglementet komme att föredragas paragrafvis och, där så erfordrades, moment- och punktvis.

För § 1 *mom. 1* hade utskottet föreslagit följande lydelse:

Mom. 1. Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår i årligt arfvode 20,000 kronor.

Till öfverdirektören och souschefen utgår arfvode med 12,000 kronor.

Vid detta moment hade fogats reservation af herrar *E. Fränckel* och friherre *N. A. H. Palmstierna*, som yrkat, att något arfvode till öfverdirektör och souschef icke måtte i aflöningsreglementet upptagas.

Efter föredragning af momentet begärdes ordet af:

Herr Bergström, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Vi befinna oss nu vid den tidpunkt på riksdagen, då vi känna på oss, att vi icke längre äro rätt skickade att lösa stora organisationsfrågor. Vi få nog medgifva, vare sig vi sitta i statsutskottet eller annars tillhöra kammaren, att vi icke längre förfoga öfver tillräcklig tid och kraft att ens studera de framlagda förslagen och granska dem, långt mindre att klarera, hvilka fel och brister som i dem föreligga och huru sålunda en verkligt god lösning bör kunna vinnas.

För mig har det ställt sig som en oafvislig plikt i afseende på den fråga, som här föreligger, att se till, huruvida man icke skulle kunna skilja på organisationsfrågan och lönerogleringsfrågan, huruvida man icke skulle kunna lösa lönerogleringsfrågan i det stora hela vid innevarande riksdag, men utlösa organisationsfrågan och låta *den* ligga till följande riksdag, då vi skulle kunna underkasta detta spörsmål en behöflig och nödvändig granskning. För min del har jag kommit till det resultatet, att man kan så göra, och jag skall längre fram i mitt anförande framställa förslag därutinnan.

Till en början vill jag nu peka på några förhållanden, som enligt mitt förmenande göra det alldeles nödvändigt, att organisationsfrågan för närvarande får hvila. Men, som jag nyss antydde, endast hvila till om 8 månader, d. v. s. till början af nästa riksdag, då Kungl. Maj:t bör kunna vara beredd att i god tid ånyo framlägga densamma för oss. Om herrarne hafva tagit del af de vidlyftiga handlingar, som föreligga i denna fråga, så hafva herrarne nog märkt, att jämsides med denna organisationsfrågas lösning har också en annan mycket stor och mycket viktig fråga enligt Kungl. Maj:ts förslag funnit en för oss mycket oväntad lösning. Sedan många år tillbaka har man haft skäl att fråga sig här i Riksdagen, huruvida verkligen järnvägsstyrelsen vore skickad att taga hand om det viktiga arbete, som utföres vid statens järnvägsbyggnader. Det är få fält inom vår statsförvaltning, som varit föremål för så många upprepade och jag kan också säga grundade anmärkningar. Men hvad finna vi nu i Kungl. Maj:ts förslag i detta afseende? Jo, vi finna, att sedan en kommitté i fjol blifvit särskildt tillsatt för att yttra sig beträffande järnvägsbyggandets ordnande för framtiden och denna kommitté på bestämda skäl uttalat sig för att detta arbete lösgöres från järnvägsstyrelsen och öfverlämnas åt en särskild härför anordnad byggnadskommission eller byggnadsstyrelse, så har man nu här kommit till det resultatet, att järnvägsstyrelsen fortfarande bör anses skickad att tillika vara järnvägsbyggnadsstyrelse. Till detta resultat har man, såvidt jag kunnat finna, i det nu föreliggande kommittébetänkandet och i den kungl. propositionen kommit utan någon verkligt ingående utredning. Det heter i detta afseende i kommittébetänkandet: »Kommittén anser, att åtminstone så länge järnvägsbyggnader för statens räkning icke förekomma i synnerligen stor utsträckning ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande böra handhafvas af järnvägsstyrelsen». Detta vill man, att vi skola skriva under, och man vill till och med att vi skola skriva under något mera, ity att departementschefen, när han yttrar sig i denna fråga, går ännu längre än kommittén. Han har i detta afseende följande att anföra: »Då genom de förändringar af järnvägsförvaltningens organisation, som föreslagits, möjlighet synes vara beredd för järnvägsstyrelsen att fortfarande handlägga nu förevarande frågor», d. v. s. frågor rörande järnvägsbyggnader, »torde, på sätt kommittén föreslagit och styrelsen till-

Ang. löneroglering för personalen vid statens järnvägar
m. m.
(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

styrkt, ledningen af och tillsynen öfver statens järnvägsbyggnader fortfarande böra bibehållas inom järnvägsstyrelsen». Ja, om man läser herr departementschefens yttrande rätt, så går han där längre än kommittén. Medan kommittén antydde, att endast när frågor om större järnvägsbyggnader komme att föreligga, det spörsmålet kunde uppstå, huruvida ej en särskild järnvägsbyggnadsstyrelse eller järnvägsbyggnadskommission borde komma till stånd för att bättre kunna utföra detta arbete, så går departementschefen ända därhän att förklara, att med den organisation, som järnvägsstyrelsen nu skulle få, den fortfarande vore skickad att taga hand om alla statens järnvägsbyggnader. Emellertid: antaget att vi nu verkligen i detta afseende skulle ställa oss på kommitténs ståndpunkt, så må vi väl fråga oss, huruvida vi böra vara villiga att i detta ögonblick skriva under äfven den satsen, att hela järnvägsbyggnadet fortfarande bör omhänderhafvas af järnvägsstyrelsen — i detta ögonblick, säger jag, då till vårt bepröfvande föreligga frågor om nya järnvägsbyggnadsföretag, som gå löst på i rundt tal trettio millioner, och af hvilka åtminstone ett pekar hän mot framtida utgifter på kanske hundratals millioner. Det förefaller mig, som om denna fråga icke har erhållit den utredning, att vi kunna vara beredda att nu fatta beslut i densamma.

Jag öfvergår nu till ett par spörsmål i afseende på järnvägsstyrelsens arbetssätt. Om herrarne hafva förmerkt, har man velat få in ett mera affärsmässigt element i järnvägsstyrelsen och för den skull föreslagit, att tvenne järnvägsfullmäktige skulle i densamma hafva — enligt kommitténs förslag både säte och stämma, men enligt Kungl. Maj:ts förslag endast säte. Äfven detta är en sak att lägga märke till. Kommittén har ansett, att för att särskildt under vissa förhållanden de affärsmässiga synpunkterna skola blifva vederbörligen tillgodosedda inom järnvägsstyrelsen, så kräfvades det, att dessa järnvägsfullmäktige icke allenast hafva yttranderätt, utan äfven medbeslutanderätt. Departementschefen däremot har kommit till ett annat resultat. Han yttrar i detta afseende följande: »Åt fullmäktige synes mig inrymmas alldeles tillräckligt inflytande på förvaltningen, därest det, på sätt nu är föreskrifvet i fråga om afdelningschef, stadgas, att om i ett ärende, i hvars handläggning fullmäktig deltagar, beslut fattas, som strider mot hans åsikt, det skall åligga honom att anmäla och till protokollet låta anteckna sin skiljaktiga mening». Ja, mina herrar, enligt departementschefens åsikt skall det sålunda komma att ställa sig så, att, därest man i järnvägsstyrelsen har en viktig fråga före, en fråga som kan leda till beslut om millioner, och dessa fullmäktige hafva en från chefens alldeles afvikande mening, de få nöja sig med att få denna sin skiljaktiga mening förvarad i någon dammig gömma uppe i järnvägsstyrelsen. Men inte blifva härmed affärsmässighetens och den goda järnvägspolitikens grundsatser tillgodosedda! Det är klart, att om det skall ställas så, som det i detta afseende bör ställas, då bör man vara betänkt på en an-

ordning, som i någon mån motsvarar hvad man nu fått eller får infördt i arméförvaltningen. På grund af en detta är af Kungl. Maj:t gjord framställning har nämligen Riksdagen uttalat sig för att, när i någon viktig fråga skiljaktighet uppstår mellan de sakkunnige å ena sidan och den beslutande chefen å den andra, detta ärende skall underställas en högre beslutande myndighet. Och hvem bör i förevarande fall, under förutsättning af en liknande anordning inom järnvägsförvaltningen, vara den högre beslutande myndigheten? Jo naturligtvis trafikministern, d. v. s. för närvarande civilministern — alldeles som, när det i liknande händelse inom arméförvaltningen gäller ett visst minimibelopp, frågan skall underställas chefen för landförsvarsdepartementet eller rättare sagdt Kungl. Maj:t uti dennes person. På samma sätt borde naturligtvis de ifrågavarande fullmäktige åtminstone äga rätt att påkalla, att ett beslut af chefen, då det går emot deras mening, underställs trafik- d. v. s. civilministern och Kungl. Maj:t.

Som herrarne sett af handlingarne, kan den stora organisationsfrågan lättast betecknas med de orden, att här står en strid mellan som det kallas ett distriktschefssystem och ett öfverdirektörssystem. Man vill — och i det afseendet tror jag att man har alldeles rätt — inom kommittén främja detta s. k. distriktschefssystem, man vill söka ställa så till, att distriktsförvaltningarne blifva kraftigare, än de hittills hafva varit. Men om vi se på detta betänkande, sådant det nu föreligger, så finna vi ej blott, att kommittén efter att hafva strukit ett streck öfver öfverdirektörerna likväl tager dem tillbaka i en annan form, utan äfven, att statsutskottet har gifvit oss dem tillbaka uti en cacherad form, då det nämligen i § 2, mom. 2 af förslaget till afföningsreglemente säger, att åt hvar och en af de byrådirektörer, som Kungl. Maj:t må förordna — en inom hvarje särskild af styrelsens fem afdelningar — att utöfva en sammanhållande myndighet och handlägga sådana ärenden, som gemensamt afse flere byråer inom vederbörande afdelning, äger Kungl. Maj:t att gifva ett särskildt arfvode af 1,5000 kronor för år räknadt. Ja, mina herrar, såvidt jag kan se, hafva vi här öfverdirektörerna tillbaka. Det är precis samma sak, fast de hafva fått en annan kapprock på sig, och om det är så, att det ena systemet kräfver, att man stryker ett streck öfver det andra, d. v. s. ifall dessa tvenne system verkligen stå stridiga mot hvarandra — om, säger jag, en utredning ger detta vid handen, bör man naturligtvis icke under en annan form återinföra de afskaffade befattningshafvarne.

En annan viktig fråga, som enligt mitt förmenande ännu icke fått tillräcklig utredning, för att den skulle vara mogen till afgörande, är frågan om förhållandet mellan järnvägsstyrelsen och de tilltänkta starka distriktsförvaltningarne. Detta förhållande skall naturligtvis ordnas genom instruktion och genom en, som det heter, särskild af järnvägsstyrelsen utfärdad arbetsordning. Ja, af den tilltänkta instruktionen se vi visserligen en del konturer i kommittébetänkandet, men vi se den ej helt och hållet, som fallet

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

var, när vi gingo att fatta vårt beslut om telegrafstyrelsens omorganisation, ty då fingo vi instruktionen fullständigt ställd fram för våra ögon. Emellertid, vi se verkligen åtminstone konturerna af instruktionen, men af den tilltänkta arbetsordningen, som kanske i grund och botten komme att blifva den verkligt bestämmande, af den se vi hvarken konturerna eller de färdiga linjerna. Det förefaller mig, som om det vore af den allra största vikt, att vi i detta afseende finge se något mera än vi hittills hafva fått se, innan vi gå till ett beslut om en ändrad organisation.

Såvidt jag har kunnat förstå, böra vi, när vi gå till beslut i denna fråga, fullt veta hvad vi göra. Det gäller dock, mina herrar, statens största affärsföretag. Det gäller att för långa tider framåt ordna dess förhållanden så, att de blifva tillfredsställande ur affärsmässighetens synpunkt. Enligt mitt förmenande skulle det ur alla synpunkter vara en fördel, om vi bereddes tillfälle att i början af nästa riksdag taga denna fråga i förnyadt öfvervägande. Jag skall därför här tillåta mig att väcka det förslag, att löne-regleringen i det stora hela antages, men att den i afseende på topparne i järnvägsstyrelsen liksom också de tilltänkta topparne i distriktsförvaltningarne: de nya distriktscheferna, icke antages innevarande år, så att vi alltså få tillfälle att i ett sammanhang pröfva denna lönefråga och den stora organisationsfrågan vid en kommande riksdag. Till den ändan föreslår jag i afseende å det nu föredragna momentet, herr talman, att det må erhålla följande lydelse: »Till generaldirektören och chefen för statens järnvägar utgår i årligt arvode 12,000 kronor».

Vidare anförde:

Herr Larsson i Lund: Herr talman! Jag kan icke annat än gifva den förste ärade talaren i viss mån rätt däruti, att det är högeligen att beklaga, att Riksdagen vid så sen tidpunkt skall ställas inför nödvändigheten att pröfva en så vidtomfattande fråga som denna; och i likhet med honom antager jag, att det kanske icke är så värst många af kammarens ledamöter, som, under den korta tid som varit anslagen till detta arbete och under den bråd-ska som under riksdagens sista timmar varit rådande, förmått att fullt sätta sig in uti detta vidlyftiga ärende.

Jag finner det därför helt naturligt, att den föregående ärade talaren framkastat tanken på att man nu skulle afskilja frågan om organisationen och låta den anstå, medan man endast ginge i för-fattning om ordnande af löne-regleringen. Den tanken har också varit uppe inom statsutskottet, men den måste öfvergifvas därför, att organisationen strängt taget icke föreligger till Riksdagens pröfning i någon annan form än i vissa bestämmelser i aflönings-reglementet. Själva organisationen är ju en angelägenhet, som ankommer på Kungl. Maj:t att ordna. Därför har icke heller Kungl. Maj:t förelagt Riksdagen något annat förslag i fråga om organisationen än det, som återfinnes i aflöningsreglementet. Naturligtvis är det Riksdagens både rätt och plikt att, då Riksdagen

går att pröfva aflöningsreglementet, äfven inlåta sig på det, som ligger bakom, eller själfva organisationsfrågan, och göra detta med allt allvar; men jag ställer mig något tveksam mot den ärade talarens förslag att ur aflöningsreglementet utbryta vissa detaljer och pröfva reglementet i öfrigt. Utom själfva organisationen af statsjärnvägarnas ledning och förvaltning omfattar ju detta förslag äfven, hvad personalen beträffar, en viss omflyttning och omgruppering; och dessa olika frågor sammanhånga nog med hvarandra så pass nära, att det åtminstone inom statsutskottet ansågs vara en mycket kinkig sak att här sönderdela förslaget så, att man skulle kunna låta organisationsfrågan tills vidare anstå.

Den kritik, som den förste ärade talaren underkastade den föreslagna organisationen, kommer tvifvelsutan att underkastas en motkritik från vida mer kompetent håll än hvad jag kan göra anspråk på att företräda. Jag vill därför icke inlåta mig på någon genomgående dylik motkritik; men jag anser mig dock vara skyldig att i allra största korthet redogöra för de skäl, som föranledt mig att inom utskottet ansluta mig till den organisationsform, som Kungl. Maj:t föreslagit, och sålunda i reservation yrka afslag å den medelväg, som utskottet funnit sig böra anvisa.

Det är, som den förste talaren anförde, här en strid emellan två vidt skilda system. Det ena systemet hafva järnvägskommittéer betecknat som distriktschefssystemet, det andra såsom öfverdirektörssystemet. Dessa båda system skilja sig därutinnan, att öfverdirektörssystemet centraliserar järnvägarnes ledning och förvaltning, lägger allt afgörande i centralstyrelsens hand, medan däremot distriktschefssystemet vill decentralisera förvaltningen, men icke ledningen. Decentraliseringen skulle ske genom starka distriktsförvaltningar.

Denna tanke är icke något nytt för det nu föreliggande organisationsförslaget. I teorien hafva vi den redan. 1893 års kommitté ville uppnå precis samma ändamål, som Kungl. Maj:t med detta förslag äsyftat, nämligen att få till stånd verkliga distriktsförvaltningar. Till den ändan inrättades distriktschefsbefattningarna. Dessa distriktschefer voro afsedda att blifva verkliga chefer, men hafva icke kunnat blifva det annat än till namnet, icke till gagnet; och det ändamål, man velat vinna med distriktschefbefattningarnas införande, har blifvit alldeles förfeladt. Den senaste järnvägsorganisationskommittén har sökt att utleta orsakerna till att ändamålet förfelats och därvid funnit, att orsaken ligger just i öfverdirektörssystemet, som man icke velat släppa, då man införde distriktschefssystemet. Det är blandningen af dessa båda system, som vållat, att ändamålet fullständigt förfelats; och detta har skett därigenom, att den fördelning, som inom järnvägsstyrelsen ägt rum med afseende å olika afdelningar, har fortsatts hela vägen igenom, äfven i distrikterna, med den påföljd att de olika afdelningarna på distrikten — banafdelningen, trafikafdelningen och maskinafdelningen — icke kommit att i verkligheten sortera under distriktschen, utan sorterat under öfver-

*Ang. lönc-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

direktörerna i järnvägsstyrelsen. Distriktschefen, som skulle hafva hållit distriktsförvaltningens ledning i sin hand, har på detta sätt blifvit alldeles undanskjuten; och kommunikationen sker direkt mellan öfverdirektörerna i centralstyrelsen och de olika organen ute på distrikten.

Detta har haft en högst menlig inverkan i synnerhet på förhållandet mellan statsjärnvägarna såsom vårt viktigaste affärsverk och den stora allmänheten, som haft att göra med detta verk. Det har icke varit möjligt för den trafikerande allmänheten att komma i direkt förbindelse med den beslutande myndigheten vid statsjärnvägarna och att få sina önskemål afgjorda med den snabbhet, som vederbort, därför att allting skolat gå till centralförvaltningen i Stockholm, och distriktsförvaltningarna aldrig kunnat tillhandagå allmänheten med de upplysningar och de tjänster, som allmänheten haft rätt att fordra af detta det viktigaste af statens affärsföretag.

Organisationskommittén har icke velat införa någonting nytt, men vidtagit sådana anordningar, att det system, som redan är antaget på grund af 1893 års kommittéförelslag, må kunna konsekvent genomföras och vi sålunda få starka distriktsförvaltningar med en verklig chef i spetsen, icke blott en distriktschef till namnet. Till den ändan har det ansetts nödvändigt att afskaffa öfverdirektörerna i järnvägsstyrelsen. I stället hafva organisationskommittéerade föreslagit, att centralstyrelsens styrka skall ligga i en kraftig vilja. Det skall vara i en kraftig hand, som ledningen af hela detta stora affärsverk skall ligga; det skall vara en stark ledning, en stark vilja, och en vilja som handlar under stark känsla af ansvar. Denna vilja skall vara till finnas hos verkets chef. Man vill således här, där det gäller ett affärsdrifvande verk, komma ifrån den kollegiala behandlingen af ärendena, hvilken passar utmärkt väl för ett centralt ämbetsverk, men väl mindre är lämplig i ett affärsverk.

Denna chef skall icke vara anställd på samma sätt som öfriga chefer för statens centrala ämbetsverk. Han skall antagas för en viss, kort tid; han skall, om han visar sig olämplig, vara skyldig att afgå före denna kontraktstids utgång mot erhållande af en viss godtgörelse i form af väntepension. Han vet sålunda, att hans kvarblifvande på denna viktiga plats är helt och hållet beroende på huru han fyller de anspråk, som ställas på honom. Jag är för min del öfvertygad, att detta är den riktiga vägen, på hvilken man bör inslä, då det gäller att skaffa en modern ledning af statens största och dyrbaraste affärsverk. Nu har emellertid organisationskommittéerades pluralitet efter en motivering, som, om man med uppmärksamhet vill läsa den, konsekvent leder till borttagande af öfverdirektörerna, bäfvat tillbaka för konsekvenserna af sin egen motivering och velat återinföra öfverdirektörerna under benämning af »afdelningschefer», — visserligen under reservation af två medlemmar inom kommittén, hvilka velat taga konsekvenserna af sin motivering. Kungl. Maj:t har i detta fall

ställt sig på reservanternas ståndpunkt och sålunda alldeles utslutit dessa afdelningschefer, hvilka i själfva verket icke komme att blifva något annat än, såsom den föregående ärade talaren sade, öfverdirektörer i en ny kapprock.

Utskottets majoritet har ställt sig vacklande mellan det ena och det andra. Den erkänner att konsekvensen fordrar, att öfverdirektörerna skola försvinna men har ändå skattat åt den farhåga, som gjort sig gällande mot att ställa chefen i direkt rapport med de många byrådirektörerna. Därför har man icke velat införa afdelningschefer utan till Kungl. Maj:ts förfogande ställt ett anslag, som Kungl. Maj:ts skulle kunna använda till att öka arfvodet åt 5 af byrådirektörerna. Detta är endast i formen någonting annat, men i sak lider det intet tvivel, att äfven utskottets förslag kommer att genom en bakdörr på nytt släppa in öfverdirektörerna. Efter min öfvertygelse kommer följden häraf att blifva den, att vi inom kort skola få se, att det syftemål, man velat vinna med hela denna organisation, på nytt förfelas. Det kommer säkerligen icke att dröja länge, förrän vi ånyo börja att söka efter utvägar att verkligen skaffa det, som för den trafikerande allmänheten är af största vikt, nämligen starkare distriktsförvaltningar, som direkt kunna kommunicera med den trafikerande allmänheten och som hafva vidsträcktare befogenhet än den, som nu tillkommer distriktsförvaltningarna. Det är på grund af dessa skäl som jag jämte herrar Sjö, Starbäck, Ekman och Thorsson yrkat afslag å paragraf 2 mom. 2 af lönereglementet, hvarigenom detta arvode af 7,500 kronor skulle ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

Då jag icke anser det vara lämpligt att, såsom den förste ärade talaren föreslagit, sönderbryta förslaget, huru önskvärdt det ur åtskilliga andra synpunkter än kunde vara, att Riksdagen haft bättre tid att genomtänka detta förslag, ställer jag mig för närvarande på den ståndpunkt, att organisationsfrågan bör lösas i sammanhang med löneregeringsfrågan.

Medan jag har ordet, skall jag tillåta mig säga något om en fråga, som beröres i en annan reservation, i hvilken jag deltagit och som gäller aföningsreglementet i dess helhet. Det kan för visso synas, som om den fråga, jag nu vill beröra, vore af underordnad vikt och det är den visserligen också i jämförelse med den stora organisationsfrågan. Men huru oviktig den i mångas ögon än kan synas, saknar den dock icke en viss betydelse. Detta aföningsreglemente kallas aföningsreglemente för befattningshafvare vid statens järnvägar. Löneregeringskommittén har haft en liflig känsla af att man beträffande järnvägarna, liksom förut med afseende å telegrafstyrelsen och telegrafverket, måste söka komma ifrån den tudelning af statstjänarne i tjänstemän och betjante, som i vår tid icke kan anses vara lämplig, och kommittén har därvid uttalat den mycket riktiga tanken, att man redan med afseende på statstjänarnes benämning bör vidtaga en sådan åtgärd att man stärker samhörighetskänslan mellan de olika statstjänarne.

Ang. lönereglerting för personalen vid statens järnvägar m. m.

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

Löneregleringskommittén har därför infört den gemensamma benämningen befattningshafvare. Då den sedan gifvit sig in på den detaljerade affattningen af aflöningsreglementet, har den af rent redaktionella skäl stannat vid att indela dessa befattningshafvare i en högre och en lägre grad, således med andra ord återinfört skillnaden mellan tjänstemän och betjände. Vill man se efter, hvar man dragit gränslinjen, förefallar det litet öfverraskande, att denna icke dragits med hänsyn till lönesatserna, utan att den i stort sedt dragits mellan kroppsarbetare och dem som arbeta med pennan. Så ser man t. ex. att bland befattningshafvare af lägre grad upptagas lokomotivmästare, hvilka i lönehänseende stå öfver ritare, manliga kontorsskrifvare och stationsskrifvare, medan dessa senare äro att hänföra till befattningar af högre grad. Mot påyrkad ändring härutinnan har inom utskottet icke anförts annat skäl, än att det skulle möta någon svårighet vid redaktionen af reglementet. Däremot har det från annat håll uppgifvits, att den egentliga anledningen till graderingen skulle ligga däri, att man på befattningshafvare af högre grad ville ställa vissa större anspråk i afseende på allmänbildning, medan däremot till befattningshafvare af lägre grad skulle hänföras sådana, hvilkas bildningsnivå kunde begränsas till folkskolemåttet. För min del anser jag denna åtgärd att indela befattningshafvare i en högre och en lägre grad vara af den art, att den alldeles motverkar det syftemål, som löneregleringskommittén uppställt, nämligen att främja samhörigheten mellan de olika befattningshafvarne i järnvägens tjänst. Då det efter mitt förmenande icke kan åberopas något förnuftigt skäl för denna tudelning och den alldeles strider mot det beslut Riksdagen fattat beträffande telegrafverket och dess personal, vid hvilkas löne-reglering Riksdagen användt benämningen tjänstemän för alla utan gradskillnad, tillåter jag mig att redan nu med anledning af en i ämnet väckt motion och den afgifna reservationen yrka, att rubriken må ändras till »aflöningsreglemente för tjänstemän vid statens järnvägar», att öfverallt i detta reglemente benämningen befattningshafvare utbytes mot tjänstemän, att skillnaden mellan högre och lägre grad upphäfves och att till följd däraf erforderlig omredigering af reglementet verkställas.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Juhlin: Herr talman! Mina herrar! Vid en undersökning om det lämpligaste sättet för järnvägsförvaltningens omorganisation har man ju att välja emellan öfverdirektörssystemet, som organisationskommittén kallar det, och decentralisationssystemet eller distriktschefssystemet. Den kommitté, som år 1893 fick i uppdrag att framlägga förslag till omorganisation af statens järnvägsförvaltning, uttalade sig också med styrka för decentralisationssystemet, för starkare distriktsförvaltningar. Den frångick därmed det system som förut gällde, nämligen centralisationssystemet, och detta hade sitt uttryck i 1878 års bestämmelser, angående instruktion för styrelsen att utföra den ständiga tillsynen öfver linjeförvaltningen med de

personer. som af Kungl. Maj:t för hvarje år i stat bestämdes. De skäl, hvarpå 1893 års kommitté i främsta rummet grundade sin åsikt om olägenheterna af centralisation i vår svenska järnvägsförvaltning, voro den storartade utveckling de svenska statsbanorna tagit och de svårigheter, som mötte att i stor utsträckning från hufvudstaden sköta trafiken. Om dessa skäl redan på den tiden ägde giltighet, torde de i ännu högre grad äga det nu. Statens järnvägar, som vid 1895 års slut hade en längd af något öfver 3,200 kilometer hafva nu en längd af 4,200 kilometer på en när. En omständighet af synnerlig vikt, som härvid bör tagas i betraktande, är nätets stora geografiska utsträckning mellan Malmö och Riksgränsen, en sträcka af nära 2,000 kilometer. Vid 1895 års slut utgjorde det i statsbanorna nedlagda kapitalet omkring 305,000,000 kronor, under det att detsamma nu utgör omkring 478,000,000 kronor. Inkomsterna som vid 1895 års slut utgjorde omkring 27,000,000 hafva med 1905 års slut stigit till omkring 55,000,000 kronor. Utom det att de geografiska svårigheterna lägga hinder i vägen för att från hufvudstaden sköta linjedistrikten, äro också åtskilliga positiva fördelar förenade med decentralisationssystemet. Dessa fördelar äro påpekade i den kungl. propositionen, hvarför jag här endast i några hufvuddrag vill vidröra dem. En bland de förnämsta fördelar med detta system är, att det bereder möjlighet för den trafikerande allmänheten till personlig och omedelbar underhandling med vederbörande myndigheter. Hvilken betydelse detta har, då det gäller att träffa aftal och öfverenskommelser, behöfver jag icke påpeka. Vidare aflyftes genom detta system från styrelsen en betydlig arbetsbörd, hvarigenom tid beredes styrelsen att med mera omsorg behandla stora och viktiga frågor, som röra järnvägsförvaltningen i dess helhet. Arbetssättet kommer också att förenklas därigenom, att åtskilliga ärenden, som förut handlagts i styrelsen, skola afgöras af distriktsförvaltningarna, och därigenom skulle man undvika den nuvarande betydligt utsträckt och tidsödande skriftväxlingen mellan styrelsen och distriktsförvaltningarna. Men det är icke nog med endast decentralisation. Det viktigaste är sättet för dess genomförande. 1893 års kommitté påpekade, att om den af kommittén förordade förvaltningsreformen skulle kunna medföra åsyftadt resultat, måste åt distriktsförvaltningarna gifvas en stark organisation. Detta ansåg kommittén kunna vinnas endast genom att sätta en *verklig* chef för distriktet, som kunde upprätthålla enhet och sammanhållning inom distriktet. Emellertid drog kommittén icke ut konsekvensen af denna sin åsikt, utan ställde i spetsen för distriktsförvaltningen en chef, som tillika skulle vara föreståndare för trafikafdelningen och administrativa afdelningen och som för öfrigt var och är tämligen kringskuren i sin makt. 1893 års kommitté har vidare förutsatt, att för ordnandet af förhållandet mellan järnvägsstyrelsen och den lokala förvaltningen skulle utfärdas en arbetsordning, något som emellertid ännu år 1907 icke kommit till stånd. Häri torde man ha att söka en af de viktigaste orsa-

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

kerna till att 1893 års kommittés organisationsförslag icke ledt till därmed äsyftadt resultat.

Den kommitté, som Kungl. Maj:t tillsatte i augusti 1906, har till fullo beaktat dessa brister i den nuvarande distriktsförvaltningen och den har också sökt råda bot för desamma genom att åt distriktschefen gifva en verklig chefsställning med en vidsträckt beslutanderätt. Därjämte har kommittén i detalj yttrat sig om, hvilka ärenden som skulle anförtros åt distriktsförvaltningarnas afgörande. Denna organisation anser jag i stort sedt vara lyckligt utarbetad, men vid fastställandet af en blifvande instruktion och arbetsordning torde dock böra tagas i allvarligt öfvervägande huruvida icke, såsom jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet uttalat, åtskilliga ärenden skulle kunna afgöras af befattningshafvare, som lyda under distriktscheferna, hvarigenom en ytterligare lättnad skulle kunna beredas den trafikerande allmänheten. Jag betonar här med skärpa, hvad jag för öfrigt tydligt framhållit i mitt yttrande till statsrådsprotokollet, att distriktschefen ingalunda skulle ensam afgöra alla frågor på sitt distrikt, utan det skulle genom en arbetsordning och instruktion samt för öfrigt genom klok skötsel så ordnas, att de under distriktschefen lydande tjänstemännen, de må nu beta maskindirektörer, bandirektörer, trafikdirektörer, trafikinspektörer eller stationsföreståndare, skulle antingen genom bestämmelse därom en gång för alla eller efter af distriktschefen meddeladt uppdrag få rättighet att afgöra en hel del löpande ärenden, som direkt beröra allmänheten. Skulle det så inträffa, att en dylik befattningshafvare icke skulle våga afgöra ett ärende, så behöfver man sannnerligen icke tillgripa mångskrifveriet, utan vederbörande kan mycket väl genom att använda telefonen och telegrafan höra sig för hos den, som egentligen har att bestämma. Härigenom torde också till fullo vara vederlagdt det ena af de hufvudmotiv, som en ärad motionär, herr Camitz, i denna kammare framställt mot det framlagda organisationsförslaget.

En af de största olägenheterna med det nuvarande systemet har varit den alltför stränga skillnaden mellan de tre hufvudafdelningarne maskin-, ban- och trafikafdelningen. Man kan verkligen, såsom jag tillåtit mig göra i mitt anförande till statsrådsprotokollet, jämföra dessa tre afdelningar med tre parallella linjer, hvilka som bekant aldrig råkas. Denna tredelning, som börjar inom styrelsen och sträcker sig ned till förvaltningens alla grenar ned till den minsta station, är det mest skadliga i det nuvarande systemet. Det system, som nu gäller och som organisationskommittén kallat öfverdirektörssystemet, har verkat synnerligen otillfredsställande. Det har inverkat skadligt på de underordnade och därigenom också gjort själfva trafikförvaltningen jämförelsevis mindre god. Också har ju organisationskommittén på ett synnerligen öfvertygande sätt ntdömt öfverdirektörssystemet Hvar och en, som läser organisationskommitténs förslag, finner att de båda hufvudgrunderna i detsamma äro: Bort med öfver-

direktörsbefattningarna och fram med starka distriktschefer. Men kommer man så längre bort i kommitténs betänkande, så finner man, att dessa nyss afskaffade öfverdirektörsbefattningar åter komma fram. Innehafvarne ha visserligen blifvit omdöpta till det mindre lysande namnet afdelningschefer, och äfven deras makt har i någon mån minskats. Kommittén har också haft ganska svårt att klargöra, hurudan ställningen och maktfördelningen skulle bli mellan dessa så kallade afdelningschefer å ena sidan och distriktscheferna, afdelningsföreståndarne och under dem lydande å andra sidan. För min del är jag alldeles öfvertygad om att denna namnförändring och denna maktminskning icke skulle medföra någon faktisk förändring af de nuvarande förhållandena. Jag har blifvit så mycket mer öfvertygad därom, då jag läst järnvägsstyrelsens, d. v. s. i detta fall öfverdirektörernas, utlåtande öfver organisationskommitténs betänkande. Detta utlåtande går i hufvudsak därpå ut, att öfverdirektörsbefattningarna skulle bibehållas och att de förut svaga distriktscheferna skulle ytterligare forlora något af sin makt. Öfverdirektörerna ha nämligen föreslagit, att i samlad distriktsförvaltning den i tjänsten äldste afdelningsföreståndaren i regel skulle vara ordförande. Vidare säga de, att enhvar föreståndare skulle föredraga de ärenden som tillhörde hans afdelning. I händelse af skiljaktiga meningar skulle beslutet affattas i enlighet med föredragandens mening, enskild afdelningsföreståndare obetaget att låta till protokollet anteckna sin skiljaktiga mening. Det vill säga: hvarje afdelningsföreståndare skulle göra som han ville. Han kunde gärna sitta på sitt eget ämbetsrum och afgöra frågorna i stället för att sammankalla de båda andra direktörerna, maskin- och bandirektören. Därigenom skulle man ännu mer skärpa skillnaden mellan de tre hufvudafdelningarna maskin-, ban- och trafikafdelningen, hvilket är det största felet i den nuvarande organisationen. Jag har vid genomläsandet af järnvägsstyrelsens utlåtande icke kunnat värja mig för den tanken, att genom det hela går liksom en röd tråd att åt styrelsen bevara afgörandet af så många frågor som möjligt. Om man emellertid i likhet med mig och organisationskommittén är öfvertygad om detta öfverdirektörssystemets nackdelar, så måste man också se till, att systemet förändras. Jag har därför ansett mig böra tillstyrka Kungl. Maj:t att, såsom jag i mitt yttrande till statsrådsprotokollet närmare utvecklat, borttaga öfverdirektörsbefattningarna. Detta för att få bort den nuvarande ofördelaktiga skillnaden mellan de olika afdelningarna inom järnvägsförvaltningen, i den mån sådant kan ske. De nuvarande öfverdirektörerna, som ju äro chefer hvar och en för sin afdelning inom järnvägsstyrelsen, ha naturligt nog inriktat sitt intresse på att utveckla och gynna hvar och en sin afdelning. Häri ligger ej något som helst klander mot dessa chefer. Men järnvägsförvaltningen måste skötas som en enhet. Framför allt gäller det att hålla den synpunkten klar, att trafikafdelningen är den förnämsta, att målet bör vara att höja trafiken och att ordna densamma till största möjliga bekvämlighet för den

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.*

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

trafikerande allmänheten. Till detta måls vinnande böra de öfriga afdelningarna, ban- och maskinafdelningen, ställa sig som vänliga redskap.

I en i denna kammare väckt motion har ifrågasatts, att den nu föreslagna omorganisationen borde undanskjutas åtminstone på ett år, emedan den behöfde undergå en mera grundlig och saklig utredning. De skäl, som motionären anført, verka emellertid icke på mig öfvertygande. Skälen återfinnas i hufvudsak i öfverdirektörernas utlåtande angående järnvägsorganisationen.

En fråga, som motionären berört, nämligen den om distriktens omfattning, kan ju förtjäna att tagas i närmare öfvervägande. Men detta bör dock icke ske förr än den föreslagna omorganisationen någon tid fått verka. Skulle det framdeles befinnas vara ändamålsenligt att omändra distriktens eller de olika sektionernas storlek, så kan detta lika bra ske inom ramen af den nu föreslagna organisationen. Den lägger icke det minsta hinder i vägen härför.

En sak torde väl vara klar för oss litet hvar, att det näppeligen går för sig att längre uppskjuta frågan om löneroglering för järnvägspersonalen, en löneroglering, som vi väl alla anse vara af behofvet påkallad. Man har föreslagit, som jag nyss sade, att man skulle undanskjuta organisationsfrågan. En sådan åtgärd skulle enligt min åsikt vara synnerligen olycklig. Den skulle härigenom uppskjutas icke på ett år, utan jag tror, att den skulle komma att uppskjutas för en ganska lång tid framåt. För öfrigt hänger lönerogleringsfrågan på det allra intimaste tillsammans med organisationsfrågan, så att det torde vara mycket svårt att skilja dem åt. Jag har verkligen haft saken före och gjort försök, men frågan är betydligt svarare, än man vid första ögonkastet möjligen skulle kunna tycka.

Den viktigaste orsaken till att man vill undanskjuta omorganisationen är ju, såvidt jag kunnat finna, den att man på sina håll är tveksam, huruvida det är riktigt att taga bort öfverdirektörs- eller, som de nu skulle kallas, afdelningschefsbefattningarna. Men jag vågar säga, att afdelningschefernas starka maktställning innebär, jag upprepar det än en gång, en stor fara för enhetligheten inom järnvägsförvaltningen.

Området för hvarje afdelningschefs verksamhet är ju så stort, att han icke kan i detalj behärska detsamma. Byrådirektörerna, som under afdelningschefernas ledning bereda ärendena till föredragning och sedan redogöra för desamma inför afdelningscheferna, som sedan i styrelsen föredraga desamma, — dessa byrådirektörer få icke inför den beslutande myndigheten framställa skäl och motskäl för hvarje sak, utan det står nu afdelningschef eller öfverdirektör fritt att, äfven med mindre omfattande kännedom om ärendena, å desamma trycka sin subjektiva prägel. Ansvarskänslan hos dem, som sitta fullt inne med sakkunskap och bereda ärendena, kan icke vidmakthållas, med mindre än att de få göra sin mening gällande vid föredragningen. Att ärendena vid tillämp-

ning af ett dylikt föredragnings sätt komma att beredas enbart ur det speciella fackintressets synvinkel, med förbiseende af det allmännas intressen, förebygges därigenom, att verkets chef för hvarje gång bestämmer, hvilka personer, hvilka byrådirektörer skola öfvervara ett ärendes föredragning och hvilka då också äga att till protokollet anteckna sin afvikande mening.

Kommittén har till stöd för sin uppfattning om afdelningschefernas bibehållande sökt anföra fördelningen på 5 afdelningar af järnvägsärendena i det tyska ministeriet för allmänna arbeten. Men vi böra komma ihåg, att dessa 5 afdelningar inom det tyska ministeriet icke äro likartade med våra. Fördelningen är nämligen sådan, att första afdelningen har hufvudsakligen att behandla nybyggnadsärenden, nämligen de delar af dessa ärenden, som äro rent tekniska. Andra afdelningen har också att behandla nybyggnadsärenden, men de delar, som röra förvaltningen och finanserna. Tredje afdelningen har att behandla trafikärenden, fjärde allmänna förvaltningsärenden och statens uppsyn öfver enskilda järnvägar och den femte finansärenden. Till sitt förfogande har ministern för allmänna arbeten en understatssekreterare och fem ministerialdirektörer, hvar och en chef för en af de fem afdelningarna. Dessutom finnes på hvarje afdelning en mängd högre tjänstemän, som hafva föredragningskyldighet.

Detta exempel, som kommittén anför, ger icke något stöd för kommitténs uppfattning. Antalet ordinarie föredragande inför ministern är 33, men dessutom är det 19 biträdande, som också hafva föredragningskyldighet och i viss mån äro likställda med de ordinarie 33.

Enligt Kungl. Maj:ts nu föreliggande organisationsförslag skulle det blifva 16 föredragande byrådirektörer, af hvilka dock en del högst sällan torde komma att föredraga. Det är tydligt, att det i detta fall är de föredragandes antal, som har verkat afskräckande.

Fördelningen på de olika afdelningarna i Tyskland återfinnes icke i det nyligen upprättade statsministeriet för kommunikationsväsendet i Bayern, som har kanske det bästa bland de nya systemen. Hela förvaltningen af de många statsbanorna lyder där under en enda afdelning. Dessutom finnes en annan afdelning för byggnadsärenden. Antalet föredragande i Bayern är 16, till hvilkas bistånd finnes ett visst antal högre tjänstemän, som också hafva själfständig föredragningskyldighet.

Det skulle också vara förvånande, om kommittén till stöd för sin uppfattning kunde åberopa exempel, hämtade från Tyskland. I den tyska järnvägsförvaltningen är den principen genomgående satt i system, att hvar och en, som bereder ett ärende, också skall inför vederbörande föredraga detsamma, ty först därigenom kommer den fulla sakkunskapen till sin rätt.

Man har velat låta påskina, att den föreslagna organisationen icke skulle innefatta ett i detalj utfördt system. Om också af helt naturliga skäl icke alla detaljer finnas utskrifna i organisa-

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

tionskommitténs förslag, så äro dock hufvuddragen tillräckligt klart och tydligt framlagda, hufvuddragen af en organisation, som jag för min del tror skulle lända både statens järnvägar och den trafikerande allmänheten till den största båtnad. Om statsmakterna antaga denna organisation, är det ju uppenbart, att Kungl. Maj:t kommer att noga se till, att den också genomföres så, som statsmakterna beslutat, genom utarbetande och fastställande af nödig instruktion och arbetsordning.

En annan icke oväsentlig sak, som sammanhänger med denna organisation, är, att om statsmakterna framdeles skulle komma att besluta införande af ett kommunikationsdepartement, så lägger det nu föreliggande förslaget icke några hinder härför, utan tvärtom möjliggör och banar väg för en sådan åtgärd.

Jag vågar därför vädja till kammaren att nu antaga detta organisationsförslag, samtidigt med att kammaren beviljar de för järnvägsfolket så välbehöfliga löneförbättringarna.

Herr Camitz: Redan vid detta ärendes remiss till statsutskottet tog jag mig friheten med några ord påpeka, att frågan om den föreslagna omorganisationen af järnvägsstyrelsen icke kunde anses fullt utredd.

Jag har sedermera genom en motion yrkat uppskof med och en mera saklig utredning af denna för vårt land och våra järnvägar så viktiga fråga.

I största korthet och utan att ingå i några som helst detaljer vill jag härmed redogöra för gången af denna utredning m. m.

Den 4 sistlidne augusti tillsattes den kommitté, som hade till uppdrag att utarbeta förslag till omorganisation af järnvägsstyrelsen. Sedan kommittén arbetat en kort tid, afgick ur densamma en af dess ledamöter på grund däraf, att han hade en med de öfriga ledamöterna stridande åsikt angående det system, hvarpå kommittén skulle inrikta sitt arbete. Då den sålunda afgångne ledamoten är en i järnvägsförvaltning synnerligen dugande och förfaren man, var hans afgang ur kommittén i hög grad att beklaga. Den 8 sistlidne mars afgaf kommittén sitt betänkande, hvarefter det lämnades till järnvägsstyrelsen i och för utlåtande.

Järnvägsstyrelsen, som endast hade några få dagar på sig för detta sitt yttrande, afstyrkte emellertid med kraft hela förslaget. Detta från sakkunnigt håll afstyrkta kommittébetänkande är sålunda allt, hvarpå regeringen byggt sitt i största hast hopkomna omorganisationsförslag i denna så ytterst viktiga fråga.

Vid järnvägsstyrelsens afstyrkande hade väl ändock något afseende bort fästas.

Hade det oaktadt regeringen i sin kort därefter till Riksdagen inlämnade proposition i hufvudsak ställt sig till efterrättelse den af kommitténs majoritet uttalade åsikt angående omorganisationen i fråga, hade man gifvetvis icke haft anledning till så grava och berättigade anmärkningar, som nu är fallet; ty man må hafva hvilken mening som helst om kommitténs förslag, detta är dock ett genomtänkt och delvis fullt utarbetadt förslag.

Regeringen följer emellertid icke kommitténs anvisning i själfva vitalfrågan, nämligen styrelsens sammansättning, utan afviker fullkomligt därifrån. Kommittén föreslår, att järnvägsstyrelsen skall bestå af

- 1 generaldirektör och chef,
- 1 öfverdirektör och souschef,
- 2 järnvägsfullmäktige,
- 5 afdelningschefer,
- 3 öfverrevisorer och
- ett antal byrådirektörer m. fl. tjänstemän.

Regeringen åter föreslår, att de 5 afdelningscheferna helt och hållet skola utgå ur styrelsen, hvilken sålunda skulle komma att endast bestå af

- 1 generaldirektör och chef,
- 1 öfverdirektör och souschef,
- 2 järnvägsfullmäktige samt öfriga nyss uppräknade befattningsinnehafvare. Utskottet har ej heller kunnat godkänna denna anordning, utan sökt upphjälpa saken genom ett anslag på 1,500 kronor till hvardera 5 af byrådirektörerna.

Detta torde väl icke kunna anses förändra förhållandena i någon afsevärd grad, och då ingen som helst utredning förebragts, huru denna våldsamma omgestaltung af järnvägsstyrelsen skulle komma att verka eller om den ens är möjlig, anser jag mig hafva fullt och berättigadt fog för mitt påstående, att frågan icke är tillräckligt utredd.

Det torde väl icke kunna bestridas, att den nu föreliggande frågan är en för hela landet ytterst viktig fråga, och det torde väl ej heller kunna bestridas att en sådan fråga noga bör prövas, innan den afgöres, ty har en omorganisation af järnvägsstyrelsen en gång antagits, torde det blifva synnerligen svårt vinna ändring, äfven om den skulle visa sig fungera illa. Jag kan därför icke finna annat, än att jag har fullgoda skäl för mitt yrkande af uppskof med afgörandet häraf, och då inga som helst giltiga skäl för öfrigt kunnat förebringas, hvarför ett uppskof ej bör ske, så tillåter jag mig instämma i det yrkande, som af herr Bergström framstälts.

Herr Ekman i Mo gård: Herr talman! Innan jag ingår på diskussion af själfva den föreliggande frågan, anhåller jag — i anledning af det af herr Bergström gjorda yrkandet och då jag anser det vara möjligt, att på grund af detta yrkande det kan gifvas anledning till att till statsutskottet återremittera en eller flera delar af nu föreliggande betänkande — att få framställa följande yrkande,

att, därest utskottets förslag till aflöningsreglemente skulle af den ena eller andra kammaren i någon del återremitteras, utskottet må äga befogenhet att vid ärendets förnyade behandling äfven med afseende på delar, hvilka blifvit med eller utan ändring af ena eller andra kammaren godkända, föreslå sådana jämkningar, som af ifrågasatta ändringar i återförvisade delar kunna för-anledas.

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

Jag anhåller, herr talman, om proposition på detta yrkande och utbeder mig att sedermera få ingå på diskussion af själfva hufvudfrågan.

Det af herr Ekman i Mo gård sålunda framställda yrkandet bifölls af kammaren.

Herr Ekman i Mo gård, som ånyo erhöll ordet, yttrade vidare: Herr talman, mina herrar! Den första ärade talaren på stockholmsbänken anförde såsom inledning, då han här hade ordet, att man knappt kan begära, att i en beträffande riksdags-göromålen så brådskande tid som den nuvarande man skall kunna hinna att grundligt granska och fatta beslut i frågor af den stora betydelse som den nu föreliggande, särskildt beträffande organisationen. Jag skall gärna gifva honom rätt i, att det är brådtom med ärendena: men jag vill icke gifva honom rätt däri, att Riksdagen, på grund af att ärendena mot slutet af Riksdagens verksamhetstid hopas, skall kunna hafva rättighet att på ett helt år undanskjuta en fråga, som man erkänner vara synnerligen viktig och hvars lösnings önskvärdhet icke torde kunna af någon bestridas. Det synes mig därför, som om, äfven med risk af återremiss till statsutskottet, det bör vara denna Riksdags plikt att icke på det sätt, han föreslog, undanskjuta en så viktig del af betänkandet som den angående organisationen af den högsta ledningen vid statsbanorna.

Jag har mer än de flesta af denna kammars ledamöter haft med denna organisationsfråga att göra, då jag varit i tillfälle att deltaga i den kommittés arbeten, som haft uppdrag att uttala sig beträffande organisationen, och jag skall därför från början gärna vidgå, att jag icke tror, att det i fråga om denna organisation, men icke heller beträffande någon annan organisation, som rör sig om så betydande verk och om så stora frågor, kunnat vara möjligt att i alla detaljer så utarbета ett förslag, att det icke i någon punkt skall vid dess tillämpande sedermera kunna behöfva en eller annan påbyggnad eller förändring. Jag tror dock, att man beträffande det nu föreliggande förslaget, sådant som det af Kungl. Maj:t blifvit framlagdt, kan hafva all anledning att säga, att det utgör en god grund, på hvilken man kan bygga, och att det är så genomfördt, som man, utan att hafva fått närmare tillämpa detsamma i praktiken, kan begära. Min förvissning är, att det, när detta förslag kommit att tillämpas, skall visa sig, att det är endast smärre delar af detsamma, som kunna behöfva att på den uppgjorda grunden i någon mån förändras.

Det har icke kunnat undgå att i någon mån väcka min förvåning, att, då åtminstone beträffande själfva styrelsen i all hufvudsak de delar, mot hvilka den förste ärade talaren framställde anmärkningar, öfverensstämma med hvad Riksdagen redan antagit i fråga om ett annat verk, nämligen telegrafverket, att icke redan *då* dessa anmärkningar framkommit. Gärna skall jag erkänna, att det i förevarande fall är fråga om ett verk af vida större utsträck-

ning, ett verk, som rör sig med större summor, och om hvilket man kan säga, att det måhända fordrar en ännu starkare organisation än telegrafverket. Men de principer, som ligga till grund för organisationen af det ena verkets styrelse, böra, synes det mig, också blifva grundläggande för det andra. Jag tror, att denna jämförelse mellan dessa båda verk har mycket större skäl för sig än den jämförelse, som herr Bergström uppdrog, då han ville jämföra det sätt, hvarpå järnvägsstyrelsen, ett statens affärsverk, skulle organiseras, med det sätt, hvarpå arméförvaltningen skulle organiseras.

Herr Bergström fäste sig särskildt vid två delar af kommittébetänkandet och Kungl. Maj:ts proposition. Han fäste sig vid, att kommittén funnit anledning att föreslå, att åtminstone tills vidare icke någon kommission för järnvägsbyggnader skulle till-sättas, utan att man med tillämpning af den nu föreslagna organisationen tills vidare därmed skulle låta anstå. Jag har redan tillåtit mig påpeka, att jag anser den nu föreslagna organisationen utgöra en grund, på hvilken man efter behof kan göra de påbyggnader, som äro erforderliga. När stora järnvägsbyggnader komma i fråga — och vi stå ju redan inför behofvet af sådana, jag tänker därvid närmast på inlandsbanan — då kan det komma att inträffa, att en sådan särskild kommission för handhafvande af järnvägsbyggnader kan blifva af behofvet påkallad. Men jag tillåter mig framhålla, att det föreliggande organisationsförslaget icke lägger något som helst hinder i vägen för att Kungl. Maj:t tillsätter en dylik kommission.

Den andra och, såsom herr Bergström ansåg, mycket allvarliga anmärkningen angick de föreslagna järnvägsfullmäktiges ställning inom styrelsen. Herr Bergström kunde icke förlika sig med den tanken, att dessa fullmäktige icke skulle hafva rätt att i besluten deltaga, utan att de endast skulle hafva säte i styrelsen. Herr Bergström använde de orden, att under det att i kommitténs förslag åt dem äro inrymda både säte och stämma, så har Kungl. Maj:t icke funnit anledning att åt dem inrymma annat än säte. Herr Bergström utvecklade det sedermera på det sättet, att han icke ville gifva dem direkt rösträtt i styrelsen, men gifva dem rätt att omedelbart få afgifva sina reservationer emot besluten till hvad herr Bergström kallade trafikministern, och därvid satte han ett likhetstecken med civilministern. För min del kan jag icke finna annat, än att äfven en sådan liten förändring mycket lätt kan göras såsom en påbyggnad på det föreliggande förslaget. därest man finner sådant lämpligt. Kommittén har redan påpekat, att det föreliggande förslaget ingalunda lägger hinder i vägen för att längre fram utvidga det hela på ett sådant sätt, att vi öfver styrelsen skulle få ett särskildt kommunikationsdepartement. Jag har emellertid i själfva saken beträffande den af herr Bergström gjorda anmärkningen en något skiljaktig åsikt. Det synes mig nämligen alldeles klart, att om man är ense därom, att i spetsen för järnvägsstyrelsen bör sättas en person, som har att liksom nu ensam fatta beslut och således verkligen bär ett stort och tungt

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

ansvar för statsbanornas skötsel såväl beträffande allmänhetens önskemål som beträffande affärsmässighet, så är det icke nödvändigt att åt de öfriga ledamöterna i styrelsen inrymma större inflytande på besluten, än som af Kungl. Maj:t blifvit föreslaget. Jag tror, att det i praktiken kommer att te sig så, att en chef för järnvägsstyrelsen nog skall betänka sig många gånger, innan han på egen risk går att fatta ett beslut, mot hvilket han vet, att de båda järnvägsfullmäktige komma att anföra sin reservation. Jag tror heller icke, att, såsom herr Bergström sade, en sådan reservation skall komma att försvinna i någon dammig gömma. Detta af två skäl. Dels förefaller det mig, som om järnvägsfullmäktige illa skulle motsvara sitt uppdrag, om de, därest sådant inträffade, icke skulle på ett eller annat sätt låta frågan komma vidare, och dels ber jag att få peka på den föreslagna öfverrevisionen, som skulle hafva att fästa uppmärksamhet vid sådana frågor.

Slutligen erkände herr Bergström visserligen, att konturerna till en instruktion för järnvägsstyrelsen i anledning af den föreslagna organisationen voro angifna, men han beklagade, att icke detaljerna äfven funnos. Jag kan icke tro, att det kan vara berättigadt att uttala den förmodan, att, om Riksdagen nu godkänner den föreslagna organisationen, Kungl. Maj:t icke skall komma att äfven i detalj utfärda instruktionen i öfverensstämmelse därmed.

Hvad däremot arbetsordningen, som herr Bergström äfven vidrörde, beträffar, så vill jag för min del säga, att jag tror, att det icke är lämpligt, att Riksdagen ingår i sådana smärre detaljer som utarbetande af en arbetsordning, och jag har den säkra förvisningen, att äfven den skall komma att utarbetas i full öfverensstämmelse med organisations- och instruktionsförslaget.

Herr Bergström uttalade sig för starka distriktsstyrelser, om jag förstod honom rätt, och i detta afseende nödgas jag något beröra hvad kommittén därom yttrat. Kommittén har uttalat den grundprincipen, och därom har den varit fullt enig, att *ledningen* af statens järnvägar bör läggas hos järnvägsstyrelsen, *skötseln* däremot hos distriktsförvaltningarna. Man har gjort sig den frågan, hvad orsaken varit till att icke skötseln af järnvägarne redan tidigare i öfverensstämmelse med 1893 års förslag kommit att läggas hos distriktsförvaltningarna. Vi skola nämligen ihågkomma, såsom äfven af en talare på skånebänken redan blifvit framhållet, att uti 1893 års förslag gjordes uttalande därom, att de lokala myndigheterna borde göras starkare, än hvad de förut varit. Orsaken ligger nog just däri, att man icke samtidigt med att man velat öfvergå till hvad vi kalla distriktschefssystemet brutit med öfverdirektörssystemet. Min förvisning är, att alla de, som nu talat om, att de vilja skapa starka distriktsförvaltningar, men samtidigt uttalat sig för ett bibehållande af öfverdirektörerna, äfven om de omdöpas till afdelningschefer, alla de begå ett grundligt misstag, ty det kommer att i praktiken visa sig outförbart att åstadkomma starka distriktsstyrelser, förrän vi fått bort ur styrelsen öfverdirektörerna eller afdelningscheferna.

Herr Bergström såg äfven en fara i att gå med på statsutskottets förslag att till en hvar af fem byrådirektörer bevilja 1,500 kronor, därför att därigenom dock skulle åstadkommas ett slags afdelningschefer, och jag vill gifva herr Bergström så till vida rätt, att detta är ett steg i nämnda riktning. Men steget är så pass litet, att jag icke tror, att faran är så stor, och faran är enligt mitt förmenande väsentligt mindre, om man går med på statsutskottets förslag, än den som föreligger, om man uppskjuter frågan om organisation af själfva de högsta, såsom herr Bergström kallade dem, topparne inom styrelsen. Huru skulle man uppfatta Riksdagens beslut, om Riksdagen nu bestämde, att lönereglering skulle ske för alla lägre grader, men att beträffande de af herr Bergström angifna topparne, d. v. s. generaldirektören och afdelningscheferna, därmed skulle anstå. Jag undrar, om icke ett sådant beslut måste betraktas så, som om det innebure, att Riksdagen gillat allt hvad Kungl. Maj:t föreslagit beträffande lönerna, men icke kunnat gilla, att Kungl. Maj:t i öfverensstämmelse med kommitténs förslag velat föreslå distriktsstyrelsesystem i stället för öfverdirektorsstyrelse. Åtminstone står det för mig klart, att ett beslut, så formuleradt som herr Bergström angifvit det, måste af regeringen och andra uppfattas på sätt jag nu nämnt.

Kommittén hade beträffande frågan om aföning för generaldirektör och souschef, hvilka afses i nu föreliggande moment, föreslagit, att generaldirektörens lön skulle sättas till 25 å 30,000 kronor. Häre har Kungl. Maj:t gjort en förändring. Då Kungl. Maj:t föreslagit, att generaldirektörens lön måtte bestämmas till 25,000 kronor och souschefens till 15,000 kronor. Statsutskottet har ansett sig böra ytterligare nedpruta dessa två belopp till resp. 20,000 och 12,000 kronor. Jag har inom statsutskottet talat för att de af Kungl. Maj:t föreslagna lönebeloppen skulle bibehållas. Jag har gjort det af den anledning, att jag beträffande det stora affärsverk, som utgöres af Sveriges statsbanor, ansett det vara nödvändigt, att man till chef för detsamma kunde i konkurrens med enskilda verk förskaffa sig en verkligt framstående förmåga, och jag har trott, att de af Kungl. Maj:t föreslagna lönerna härför skulle vara erforderliga. Då jag emellertid från de medlemmar af statsutskottet, som tillhörde denna kammare, icke härvid rönte något understöd, har jag icke funnit anledning att i denna punkt reservera mig. Men jag har velat tillkännagifva den ståndpunkt, jag intagit i frågan.

Jag anhåller därför, herr talman, att beträffande det nu föreliggande momentet få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Martin* och *Nilson* i Örebro.

Herr Berglund: Då jag nu går att yttra mig i förevarande fråga, är jag ingalunda omedveten därom, att mina uttalanden kunna misstolkas och att den blygsamma ställning jag intager i verket skall gifva anledning till det påståendet, att jag icke äger nödiga förutsättningar för att bedöma ämnet. Jag skall icke heller göra anspråk på att äga den vidtomfattande blicken eller den på

Ang. lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.
(Forts.)

Ang. Löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

allsidig sakkännedom grundade kunskapen och erfarenheten om nödvändigheten af detta stora verks omorganisation, ehuru väl jag under en mera än 25-årig verksamhet i verket trott mig finna, att allt icke är bra som det är.

Det största fel, som enligt mitt förmenande vidlåder detta verk, är bristen på enhetlighet och sammanhållning och att det-samma, som dock i eminent mening borde vara smidigt och till-lämpa moderna affärsprinciper, alltmera och i så hög grad ten-derar till att blifva ett vanligt ämbetsverk med tunga former och mångskrifveri. Bristen på enhetlighet kan nog till stor del skrif-vas på nödvändigheten af verkets uppdelande i tre skilda afdel-ningar, ban-, maskin- och trafikafdelningen, med af hvarandra oberoende afdelningsföreståndare, och sammanhänger naturligtvis äfven med verkets oerhördt stora utbredning, hvarigenom decentra-lisation blir alldeles nödvändig.

De två kommittéer, som yttrade sig härutinnan, ha också utgått från nödvändigheten af decentralisation med starka distrikts-förvaltningar. Äfven statsutskottet erkänner här denna nödvän-dighet. Utskottet säger: »Utskottet, som till fullo delar den af organisationskommittén icke mindre än af reservanterna och de-partementschefen uttalade meningen, att allt bör göras som lämp-ligen kan göras för att åt distriktsförvaltningarna bereda den starka och enhetliga organisation och den orubbade prestige, som är en nödvändig förutsättning för ett verksamt handhafvande af dess viktiga funktioner, skulle icke hafva något att erinra mot den anordning inom styrelsen, som af Kungl. Maj:t föreslagits, därest utskottet vore öfvertygadt, att icke den gamla indelningen i särskilda hufvudafdelningar äfven inom styrelsen är en organisa-torisk nödvändighet, som under alla förhållanden måste åtminstone i sina allmänna drag för framtiden uppehållas, och därest icke utskottet befarade, att af ett så stort antal direkt under chefen och souschefen sorterande småafdelningar afsevärda administrativa olä-gheter blefve en oafvislig följd.» Men tror då utskottet, att öfverdirektörssystemet icke har några nackdelar? På alla håll synes man vara öfvertygad om decentralisationstankens nytta och nödvändighet. Redan 1893 års kommitté pekade på denna tanke, men den uppfattning, som då uttalades, har aldrig kommit att tillämpas. I instruktionen föreskrefs visserligen, att distrikts-chefen i distriktsförvaltningen skulle vara den bestämmande, men detta blef en makt till namnet, aldrig till gagnet.

Härtill bär, såvidt jag kan förstå, öfverdirektörssystemet skul-den. Det är ju svårt för en utomstående att i denna invecklade fråga få en klar och fast öfverblick, men för min del tror jag, att det stora felet ligger däri, att de tre hufvudafdelningarna kommit att sinsemellan rivalisera i stället för att samarbета. Det är ju klart, att med den stränga åtskillnad, som råder mellan dessa afdelningar och som ytterligare utvecklats genom öfver-direktörssystemet, det icke skall vara möjligt att vinna den öns-kade sammanhållningen. Saken har utvecklats sig så: mellan de olika afdelningarna har alltid funnits en viss rivalitet. Den ena

afdelningen har ansett sig vara ett strå hvassare än den andra, och vid konflikter mellan dem har det naturligtvis ofta nog blifvit en hederssak för afdelningscheferna att så godt de kunnat skona sin personal. Detta har ju varit förklarligt och på sätt och vis respektabelt, men det har nog orsakat olägenheter och har i alla fall icke verkat i statens intresse.

Det var nog också med känsla häraf, som 1893 års kommitté förordade dessa starka distriktsförvaltningar. Man ville där då lägga makten i händerna på distriktscheferna, som skulle hos sig sammanföra de skilda afdelningarna. Men, må man fråga, hur har detta lyckats? Man har ju visserligen i instruktionen inrymt och tillförsäkrat distriktscheferna rätt att ensamma besluta, men detta har, som sagdt, endast varit till namnet, icke till gagnet. En baneller maskindirektör t. ex. har icke betraktat distriktschefen såsom sin förman, utan har i chefen för afdelningen sett sin närmaste förman. Vid brydsamma förhållanden har gått så till, att han vändt sig till öfverdirektören. Denne har legat styrelsen närmare, och det är ju lätt att inse, hvad resultatet häraf har kunnat blifva. Enligt min åsikt har 1893 års system icke konsekvent tillämpats, och därför är ställningen nu ohållbar.

Kungl. Maj:t synes mig hafva här gifvit det rätta uppslaget genom att borttaga öfverdirektörerna och inrymma större inflytande åt distriktscheferna. Kungl. Maj:t föreslår, att öfverdirektörstjänsterna skola indragas och byrådirektörerna i styrelsen blifva föredragande i stället för öfverdirektörerna. Det är häremot invändningar göras. I Första Kammaren föreligger en motion i sådant afseende, och äfven i denna kammare har en motion i ämnet väckts af herr Camitz.

Man säger, att dessa byrådirektörer icke äga den nödvändiga kompetensen. Men detta faller ju därpå, att det just är byrådirektörerna, som bereda ärendena och föredraga dem för öfverdirektören, hvilken i sin ordning föredrager inför chefen. Är icke detta en onödig omväg?

Vidare har invändts, att byrådirektörerna icke skulle äga tillbörlig auktoritet gentemot distrikts- och afdelningscheferna ute på linjen, och att det skulle vara omöjligt att få en dugande man från linjen att blifva byrådirektör i styrelsen, därför att byrådirektörens aflöning är för låg. Ja, mina herrar, hvad beträffar auktoriteten, lär den väl ändock icke sitta i lönen. Därtill behöfves väl personliga kvalifikationer, och man kan icke säga om en person, att han får större auktoritet, därför att han har 500 eller 1,000 kronor mera. Har han icke de nödiga personliga kvalifikationerna, lär han icke få auktoritet. Hvad beträffar svårigheten att få en dugande man från linjen in till styrelsen, så tror jag, att denna svårighet är öfverdrifven. Det står ju styrelsen fritt att till tjänstgöring inkalla särskildt kvalificerad man, som då åtnjuter dagtraktamente m. m., och för långvarig tjänst kan ju framställning om anslag göras hos Kungl. Maj:t.

Men såvidt jag kan förstå, bottnar dock denna organisation i ett särskildt kommunikationsdepartement, hvilket här också har

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

antydts. Uppslaget är emellertid riktigt, såvidt jag förstår att bedöma. Det synes mig därför underligt, att statsutskottet, som dock delvis går in på Kungl. Maj:ts principer, vill tillägga Kungl. Maj:t rätten att utdela 7,500 kronor till dessa föredragande byråchefer. Jag frågar mig: hvarför? Kungl. Maj:t begär absolut icke dessa penningar. Kungl. Maj:t säger: byrådirektörerna kunna föredraga i alla fall. Hvarför skall man då tvinga Kungl. Maj:t att mottaga ifrågavarande penningar till utdelning åt byrådirektörerna? Blir icke detta att återigen införa ett om jag så får säga maske-radt öfverdirektörssystem?

Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört ber jag att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag eller, hvilket är detsamma, den reservation, som afgifvits af herrar Sjö, Starbäck, Larsson, Ekman och Thorsson.

Herr Bergström: Herr talman, mina herrar! Jag började mitt förra anförande med att påvisa, att vi i denna stund saknade vissa nödvändiga förutsättningar för att kunna ingå uti ett fullt sakligt bedömande af den viktiga organisationsfråga, som här föreligger. Ligger icke också, mina herrar, ett rent yttre bevis för att det icke vore fullt gynnsamt, om vi här förhastadt fattade beslut i frågan, i den omständigheten, att, när vi började våra öfverläggningar beträffande densamma, vi en lång stund sutto här i kammaren allena och öfverlade, utan att regeringsbanken var företrädd af en enda man, och att detta haft till följd, att, när herr civilministern första gången yttrade sig i ämnet — han var förut upptagen i Första Kammaren — han icke ägde den ringaste kännedom om hvad i denna kammare hade förevarit?

Därför hafva vi också nu i det yttrande, som förekommit från statsrådsbanken, icke fått veta något som helst om herr civilministerns ställning till ett af de viktiga spörsmål, som jag här berört, nämligen hvarför vi nu på samma gång, som vi skola gå in på detta beslut om en omorganisation af den högsta ledningen af järnvägsförvaltningen och därmed ock af distriktsförvaltningarna, skola skriva under, att järnvägsstyrelsen fortfarande skall i vårt land taga hand om järnvägsbyggnadsarbetet. Hvarför skola vi göra detta i samma stund som vi gå att fatta beslut om stora nya järnvägsbyggnadsföretag, belöpande sig på trettio millioner kronor, och hvilka ställa i utsikt långt större utgifter för liknande företag?

Icke hafva vi heller fått veta något som helst om de närmare anledningarna till att herr statsrådet skilt sig från kommittén i afseende å järnvägsfullmäktiges ställning i järnvägsstyrelsen och skilt sig från kommittén ända därhän, att han allenast har velat tilldela dem den af mig och en annan talare här berörda reservationsrätten.

Vi hafva icke heller erfarit något om herr statsrådets ställning till det kacherade öfverdirektörssystem — jag tillät mig använda detta uttryck — hvilket statsutskottet genom sitt förslag till aflöningsreglemente är färdigt att införa.

Herr civilministern framhöll här, att det stora målet i afseende å järnvägsförvaltningen vore att tillgodose allt, som rörde trafiken, allt som rörde allmänhetens intressen. Ja, däruti gifver jag honom fullständigt rätt. Detta är ett stort mål. Men detta är icke det enda stora målet, utan vid sidan däraf finnes också ett annat, nämligen att se till, att vår järnvägsförvaltning skötes ekonomiskt, skötes affärsmässigt. Det gäller här, att det ena skall du göra och det andra icke låta, och det är med hänsyn till den sistnämnda af mig framhållna synpunkten, som vi enligt mitt förmenande böra hafva tillfälle att noggrannare pröfva det omorganisationsförslag, som här föreligger.

Herr civilministern har sagt, att, om man skulle fatta beslut i enlighet med mitt förslag, den stora organisationsfrågan komme att uppskjutas icke på ett år, utan på flera år. Hvad har herr civilministern för skäl att påstå detta? Enligt mitt förmenande bör det ligga i herr civilministerns eget intresse, i statens intresse, i Kungl. Maj:ts intresse, i Riksdagens intresse att, om ett beslut fattas i enlighet med mitt förslag, frågan om själfva organisationen nästa år i god tid ligger på Riksdagens bord. Icke är det, mina herrar, rimligt, att denna fråga därför skulle komma att uppskjutas på flera år.

Herr civilministern har vidare sagt, att frågan står i så nära sammanhang med löneregleringsfrågan, och synes vilja därmed antyda, att sistnämnda fråga icke skulle i stort sedt kunna lösas, om man, på sätt jag föreslagit, utlöste organisationsfrågan. Nej, mina herrar, så är ingalunda fallet. Det förslag, jag här framställt, har jag framlagt efter en mycket saklig och sakkunnig beredning, hvilken icke jag allena har kunnat åstadkomma, och jag är fullkomligt förvissad därom, att den stora löneregleringsfrågan kan lösas vid innevarande riksdag med antagande af detta förslag, på samma gång som vi därigenom bereda oss tillfälle att få uti, jag kan säga, god ordning pröfva organisationsfrågan.

Herr statsrådet pekade sedermera därpå, att för oss hägrar ett kommunikationsdepartement, och om statsmakterna skulle besluta ett sådant, så vore det fördelaktigt, att vi vid innevarande riksdag fattade beslut i den nu föreliggande organisationsfrågan. »Om statsmakterna skulle besluta ett kommunikationsdepartement.» Ja, jag skall gå så långt, att jag till och med förutsätter, att — hvilket är mycket osannolikt, då vi för närvarande närmast hafva att tänka på ett handels-, sjöfarts- och industridepartement — det första beslutet i denna fråga skulle fattas vid nästa riskdag och ett förslag då antagas såsom hvilande till en följande riksdagsperiod. Jag anser icke, att däri låge något, som hindrade oss att hvila på denna organisationsfråga och jämväl i densamma fatta beslut vid nästkommande riksdag, hvilket beslut ju till och med kunde, om så finnes önskligt, fattas före beslutet i grundlagsfrågan.

Herr Ekman har i vissa delar vändt sig mot hvad jag yttrade, och jag skall till gensvar söka upptaga något af hvad herr Ekman gentemot mig yttrat.

Ang. lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.
(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

Han anmärkte mot mig, att den jämförelse, jag gjort med arméförvaltningen, icke vore på sin plats. Det vore snarare på sin plats att göra en jämförelse med omorganisationen af telegrafverket. Ja, herr Ekman, men jag har icke gjort en allmän jämförelse mellan organisationen af arméförvaltningen och organisationen af järnvägsförvaltningen. Jag har allenast pekat på en enda punkt, nämligen frågan om järnvägsfullmäktiges ställning, och jag har därvidlag sagt, att Riksdagen nyligen vid sitt beslut i afseende å arméförvaltningens omorganisation har liksom Kungl. Maj:t haft i sikte, att vid fattandet af viktiga beslut, beslut som kunna afse millioner, det är af nöden att se till, att, därest meningarna skulle vara skiljaktiga, en högre myndighet må kunna vara i tillfälle att sakligt slita tvisten mellan den beslutande chefen och de sakkunnige, som stå vid hans sida och äro af olika meningar med honom. I afseende härå kunde jag väl hafva skäl att göra denna jämförelse mellan hvad vi beslutat sätta vårt sigill under beträffande arméförvaltningen och hvad vi möjligen kunna sätta vårt sigill under i fråga om järnvägsförvaltningen. Det är ju, mina herrar, klart, att dessa båda verk så till vida äro fullt jämförliga med hvarandra, som arméförvaltningen å den militära sidan och järnvägsförvaltningen å den civila äro de af statens verk, som röra sig med de största summorna. Det är sålunda äfven beträffande järnvägsförvaltningen skäl att se till, att i afseende å skiljaktiga meningar, som i viktiga frågor yppas mellan en beslutande chef och de vid hans sida ställda sakkunnige, finnes någon som i sista hand skiljer dem emellan, och jag skall i detta afseende ytterligare peka därpå, att detta icke behöfver ske under några invecklade byråkratiska former, utan att man, såsom herr statsrådet yttrade beträffande ett annat område, mycket väl kan begagna sig af telefonen och af den muntliga framställningen och därigenom ganska snabbt komma i förbindelse med den högste beslutande eller den högste rådgifvande samt sålunda ganska snart åstadkomma ett Kungl. Maj:ts beslut i en dylik fråga.

I afseende å spörsmålet om järnvägsbyggnaderna yttrade herr Ekman, att det icke vore något hinder, att en särskild byggnadskommission tillsattes, då stora järnvägsbyggnader förekomme. Ja, men stora järnvägsbyggnader stå ju redan nu för dörren, och det kan icke hjälpas, att det är egendomligt att vi just samtidigt härmed skola slå fast, att järnvägsstyrelsen skall blifva den, som har hand om dessa stora järnvägsbyggnadsföretag.

Beträffande arbetsordningen uttalade herr Ekman, att han icke trodde, att det skulle vara länpligt att Riksdagen inginge i pröfning af sådana smärre detaljer, som förekomma i en arbetsordning. Ja, men hvad skall, mina herrar, denna arbetsordning innehålla? Jo, den skall, såsom det heter, innehålla detaljbestämmelser rörande de olika myndigheternas befogenhet, och med den kännedom, man har om tidigare instruktioner, — någon arbetsordning har man nämligen hittills icke haft — vet man mycket väl, att dessa detaljbestämmelser kunna vara af den allra största betydelse, kunna hafva en alldeles ofantlig räckvidd, och därför

kunde det utan tvifvel på detta viktiga område varit af vikt, att Riksdagen blifvit i tillfälle att, utan att ingå i pröfning af hvarje liten detalj, få en öfverblick af, såsom jag uttryckte mig, konturerna i en blifvande arbetsordning.

Jag vill här till sist framhålla, att jag för min del fullväl inser betydelsen och nödvändigheten af att denna Riksdag fattar beslut i själfva lönereglernas frågan i stort sedt. Sedan under fjolåret den extra personalen vid statens järnvägar fått en afsevärd löneförbättring, är det fullkomligt klart, att denna riksdag icke kan gå förbi utan att äfven den ordinarie personalen får sin beskärda del af löneförbättringen. Men detta kan och skall enligt mitt förmenande icke hindra, att vi tillika fatta det enligt min uppfattning enda riktiga, enda kloka, enda fullt försvarliga beslutet, nämligen att hvila på frågan om organisationen i toppen, såsom jag har uttryckt mig, och vidhåller jag därför mitt yrkande.

Herr vice talmannen: Beträffande yrkandet om uppskof med den här föreslagna organisationen vill jag för min del icke gärna vara med om det, och det af flera skäl. Ett skäl är, att min erfarenhet säger mig, att hvarje gång man har uppskjutit en fråga och värdjat till regeringen att komma fram med ett nytt förslag ett följande år till exempel, så har förslaget visserligen kommit tillbaka, men det har, såsom en af våra finansministrar för icke så länge sedan uttalade från statsrådsbänken i denna kammare, kommit tillbaka »med följe». Vi kunna beträffande kostnadsfrågan vara fullkomligt öfvertygade om att, därest vi afslå hvad här i organisationsväg föreligger, få vi nog tillbaka ett nytt organisationsförslag ifrån regeringen till nästa Riksdag, men hvad det kommer att kosta, därom veta vi icke mer, än att det kommer att bli betydligt dyrare än det här föreliggande förslaget.

Nu säger man, att kostnadsfrågan får icke vara det hela, ty får man en bättre organisation för ett så stort och viktigt kommunikationsverk som statens järnvägar, då må vi väl vara beredda på att taga äfven större kostnader. Ja väl, jag instämmer till alla delar äfven uti den invändningen, men jag säger, att det förefinnes icke, efter hvad jag kan tro, säkerhet för att man nästa gång skall få fram ett synnerligen bättre organisationsförslag.

Här ha gjorts de anmärkningar mot toppen på själfva organisationsförslaget, att dels skulle förslaget om denna souschef icke vara väl motiveradt, dels skulle dessa fullmäktige icke vara så väl placerade och deras uppgift icke så noga precicerad. Mot detta vill jag, särskildt beträffande souschefen säga, att det är alldeles nödvändigt, att generaldirektören har en sådan man vid sin sida. Generaldirektören behöfver kanske ofta nog resa ut på linjen, på distrikten, för att verkställa inspektion m. m. och kan ock blifva sjuk. Då måste det vara en person i hans ställe i styrelsen, och det får lof att vara en person, som är skickad till att inträda i stället för generaldirektören såsom sådan. Hvar skulle man finna denne man, om vi skulle taga bort den föreslagne

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)*

Ang. Löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m m.

(Forts.)

souschefen? Såvidt jag kan förstå, kunna vi icke på något håll finna en sådan person, därest, man icke vill tillsätta en särskild sådan plats. Beträffande anmärkningen mot fullmäktige, att de äfven skulle ha *stämma* uti styrelsen och icke endast *säte* därstädes, som det sades, så har nog den frågan varit mycket på tal under ärendets behandling inom statsutskottet. Men det gjordes allvarsamma invändningar mot att dessa fullmäktige skulle ha rösträtt, och jag har icke funnit för min del, att man kan helt vederlägga dessa invändningar, utan jag har ansett mig böra böja mig för desamma.

Jag ber att i sammanhang med detta få erinra om att Riksdagen helt nyligen godkänt en annan fullmäktigeinstitution, nämligen när vi för några dagar sedan antogo den nya organisationen för telegrafverket. Ingen skillnad förefinnes mellan hvad fullmäktige där hade till uppgift och hvad dessa fullmäktige uti järnvägsstyrelsen skulle ha såsom sitt värf att utföra. Har man så nyligen som för någon vecka sedan icke haft någonting att erinra mot en sådan fullmäktigeinstitution, hvarifrån komma då de starka invändningarna mot eu liknande fullmäktigeinstitution i dag? Ty hade man då haft så stora betänkligheter som nu mot att sätta sådana fullmäktige vid sidan af generaldirektören, skulle man väl hållit fram dessa betänkligheter när det var fråga om att organisera telegrafstyrelsen.

Beträffande så öfverdirektörsinstitutionen, är jag på det klara med att dessa öfverdirektörer för länge sedan hade bort varit borta. Ja, det var också meningen både hos 1893 års järnvägs-kommitté och likaledes hos 1897 års Riksdag, som antog det då framlagda organisations- och löneregeringsförslaget rörande statens järnvägar, att dessa öfverdirektörer icke skulle få så stort inflytande, som de dittills hade haft, utan att man i stället skulle lägga mera makt hos distriktsförvaltningen. Detta var Riksdagens mening, och så skref man också, men man skref icke tillräckligt tydligt, och kanske icke tillräckligt allvarligt i det afseendet, och det gjorde, att öfverdirektörerna fortfarande samlade i sin hand äfven alla sådana ärenden som enligt både nyssnämnda kommittés, Kungl. Maj:ts och Riksdagens mening borde afgöras ute i distrikten.

Nu kan man säga, att, när man ogillar öfverdirektörsinstitutionen, huru kan man då vara med om någonting sådant som att göra en sorts öfverdirektörer af några af de nu föreslagna byrådirektörerna inom styrelsen? Ja, inom statsutskottet ha vi haft utom andra, som äro att räkna med, äfven två järnvägsmännskor, greve Taube, och generalkonsul Fränckel, och dessa ha varit ganska svåra i denna fråga, det ber jag herrarna vara öfvertygade om. Jag och flere med mig inom utskottet ville icke, att Kungl. Maj:ts förslag äfven beträffande organisationen skulle falla, och därför ha vi måst något jämka på hvad vi i öfrigt ansett vara det rättaste, och jag döljer icke här, att jag både på afdelningen och i utskottets plenum framhållit att Kungl. Maj:ts förslag är bättre i denna del. Ty man kan icke riktigt tydligt precisera hvad som särskildt skulle läggas på dessa fem byrådirektörer, hvilka skulle

ha ett extra arfvode af 1,500 kronor hvardera, man kan icke riktigt bestämdt säga, hvad de skulle få för uppgift och för göromål utöfver hvad deras kolleger, de öfriga byrådirektörerna, hafva annat än att de skulle verka som en sammanhållande kraft, och att de skulle se till att sådana ärenden, som vore gemensamma för två eller flera afdelningar, bereddades i rätt tid och på rätt sätt, hvarjämte de väl skulle vara föredragande äfven i sådana ärenden. Ja, det kan ju vara mycket nog för dem att få detta såsom ett tillägg uti sitt arbete, och det kan ju väl hända, att detta extra arfvode af 1,500 kronor således icke är för mycket. Det är heller icke själfva kostnadsfrågan i denna detaljfråga som jag tagit mest i öfvervägande, utan fastmera, huruvida dessa byrådirektörer med extra arfvode verkligen kunna få sitt utskiftadt, som de skulle få att göra utöfver hvad byrådirektörerna i allmänhet få sig ålagdt. Eljest är det ju så, att hvarje byrådirektör styr om ärendena å sin byrå och är föredragande för sin byrå inför generaldirektören. Men, om i detta fall det skulle vara någon lucka, så tror jag, att man icke bör så fästa sig vid det, att man därför skulle förkasta hela förslaget.

Sedan är det en annan sak, huru det skulle taga sig ut, ifall vi nu skulle afslå organisationsförslaget men godkänna löneregleringen.

Jag vill bestämdt säga, att, fastän jag icke har haft tillfälle, och måhända, äfven om jag så hade haft, likväl skulle saknat förmåga att djupare tränga in i denna fråga, jag ändå vågar göra det påståendet, att det är omöjligt att göra en lönereglering, med mindre man icke allenast snuddar vid, utan äfven kommer in på organisationen, och detta rätt mycket på vissa ställen. Huru skall man här kunna taga en lönereglering och afslå organisationen, då dessa frågor så hänga tillsammans, att de efter min mening på vissa punkter äro fullkomligt oskiljaktiga.

Ja, så har det gjorts en erinran beträffande aflöningarna för generaldirektören och souschefen, hvarom här i 1 paragrafens första moment är fråga. Det ber jag att få svara herr Ekman, att om jag vore öfvertygad om, att ju mera man betalade en generaldirektör, ju bättre generaldirektör fick man, skulle jag gärna vara med om att höja detta belopp ifrån de föreslagna 20,000 kronor — ja, märk väl, när det rör statens järnvägar, men icke generaldirektörer i allmänhet — till dubbla beloppet och än mera. Men då jag i stället är fullt öfvertygad om att det icke bara är på detta det hänger, utan på mycket annat, så tror jag, att, i jämförelse med de aflöningar som här i landet gifvas åt motsvarande höga tjänstemän, det väl kan låta sig försvaras med de nu föreslagna 20,000 kronorna till generaldirektören och 12,000 kronor till souschefen.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den föredragna punkten.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Juhlin: Herr Bergström har påpekat, att, då frågan här upptogs till behandling, statsrådsbänkarna stodo tomma — han nämnde visser-

Ang. lönereglering för personalen vid statens järnvägar m. m.
(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.

(Forts.)

ligen tillika, att jag då var upptagen i Första Kammaren och icke kunde hinna hit, såsom jag hade önskat. Jag ber då att få meddela, att mina kolleger voro upptagna af en viktig extra konselj.

Herr Bergström frågade, hvarför jag icke vidrörde frågan om järnvägsbyggnaderna i mitt första anförande.

Som bekant tillsatte regeringen år 1906, jag tror det var i januari månad, en kommission, som skulle yttra sig om frågan, huru man skulle gå till väga vid järnvägsbyggandet, huru dessa arbeten skulle ledas. Denna kommissions utlåtande skickades till järnvägsstyrelsen för att den skulle afge yttrande däröfver, och då omorganisationskommittén tillsattes i augusti 1906, öfverlämnades detta ärende till denna kommitté, därför att det yttrande, som järnvägsstyrelsen afgifvit öfver kommissionens utlåtande, var af den beskaffenhet, att jag ansåg, att denna organisationskommitté borde yttra sig därom. Kommittén har nu föreslagit, att i spetsen för statens järnvägsbyggnader skulle ställas en öfveringenjör. Det är sant, att kommittén icke närmare utvecklat denna fråga, men det torde väl icke behövas, ty då Riksdagen beslutar påbörjandet af någon järnvägsbyggnad, skall ju Kungl. Maj:t förordna en järnvägsbyggare, en öfveringenjör, och Kungl. Maj:t kommer väl då att taga i allvarligt öfvervägande, huru järnvägsbyggandet skall bedrivas. Det går icke att utan vidare alldeles skilja själfva byggandet från järnvägsstyrelsens förvaltning, ty det är så många frågor, där kontakt lätt skulle uppstå mellan en byggnadsstyrelse och järnvägsstyrelse, såsom frågor rörande materiel under byggnadstiden o. s. v., att det enligt min åsikt skulle i hög grad fördyra byggandet, om en från järnvägsförvaltningen fullständigt skild byggnadsstyrelse inrättades. För öfrigt har jag beträffande järnvägen Järna—Nyköping—Norrköping i mitt yttrande till statsrådsprotokollet uttalat mig för, att man beträffande denna stora bananläggning bör söka att få till stånd en generalentreprenad. Huruvida man kan gå till väga på samma sätt äfven i fråga om öfriga järnvägsbyggnader, därom vill jag nu icke yttra mig. Men klart är, att om det skall byggas på flera håll, måste järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t noga öfverväga, att byggnadsarbetena ske efter en bestämd och ordentligt uppgjord plan, hvilket hittills icke alltid varit fallet.

Herr Bergström har vidare uttalat sin förvåning öfver att jag icke vidrört frågan om järnvägsfullmäktige. Organisationskommittén hade föreslagit, att järnvägsstyrelsen skulle blifva ett kollegialt verk. För min del kan jag omöjligen gå med på något dylikt. Skall man ha en chef, så skall han också verkligen vara chef, han skall då också ha bestämmanderätt och bära ansvaret; skall ansvaret fördelas på mer eller mindre ansvarlösa personer, veta vi väl, huru det går. Detta är hufvudmotivet, hvarför jag anser, att järnvägsstyrelsen ej bör göras till ett kollegialt verk. Det vore enligt min åsikt mycket olämpligt. Det skulle kunna inträffa, att vid ett sammanträde i järnvägsstyrelsen, organiserad på sätt kommittén föreslagit, vore närvarande chefen och souschefen, men att

möjligen de båda järnvägsfullmäktige vore förhindrade och i deras ställe en suppleant inkallats, det skulle då kunna inträffa, säger jag, att denne ende suppleant kunde rösta omkull chefen för verket, hvilken dock är den, som bär ansvaret för det hela. Något dylikt vill jag för min del icke tillstyrka. Det skulle sannnerligen leda till sådana konsekvenser, att det vore bättre att icke ha någon chef alls. Ja, man skulle nog också kunna draga ut den konsekvensen af öfverdirektörernas yttrande om organisationsförslaget, att äfven chefen skulle kunna anses öfverflödig.

Med afseende å bestraffningsfrågor har jag tillstyrkt ett annat förslag än organisationskommittén. Jag har nämligen ansett, att när dylika frågor föreligga till distriktsförvaltningens afgörande, skulle distriktssekreteraren som är juridiskt bildad där sitta såsom medlem. I sådana fall skulle distriktsförvaltningen alltså vara kollegial. Distriktssekreteraren skulle icke blott ha att föredraga ärendena, utan han skulle också ha rösträtt, hvarigenom man finge en garanti för att dessa viktiga frågor blefve på ett betryggande sätt behandlade.

Likaledes har jag tillåtit mig föreslå en ändring i organisationskommitténs förslag angående behandlingen af bestraffningsfrågor inom styrelsen. Jag har nämligen föreslagit, att äfven styrelsen i fråga om bestraffningsfrågor skulle besluta kollegialt. Närvarande skulle vara chefen, souschefen, vederbörande byrådirektör, ombudsmannen, som är juridiskt bildad och som skulle vara föredragande, samt äfven chefen för den administrativa byrån, som också är juridiskt bildad. Sålunda skulle man vid behandlingen af dylika frågor i järnvägsstyrelsen ha tvenne jurister närvarande, och frågorna skulle väl då blifva äfven från juridisk synpunkt sedt juste behandlade.

Herr Bergström har äfven till mig riktat den frågan, huru jag ställer mig till utskottets förslag vis å vis tillägget af de 7,500 kronorna. Jag trodde, att jag tillräckligt tydligt uttalat, att jag höll på Kungl. Maj:ts förslag, som jag anser vara det riktiga. Det är nog så, som herr Bergström sade, att det dock, om utskottets förslag antages, förefinnes möjlighet för att det skulle blifva ett kascheradt öfverdirektörssystem, men det är just för att undvika ett sådant som jag föreslagit, att öfverdirektörsbefattningarna skulle afskaffas.

Om man sedan den nya organisationen tillämpats en tid skulle af en eller annan anledning finna, att man i järnvägsstyrelsen behöfde en framstående man, en särskild fackman, t. ex. en framstående ingenjör, för ordnandet af de ytterst viktiga och snart förestående frågorna om ändring af bangårdarne i Stockholm, Malmö, Linköping, Norrköping, Hälsingborg och Göteborg — om man vid ordnandet af dessa frågor skulle behöfva tillkalla en särskildt skicklig man, och det kan ju hända, att denne kan finnas i något af distrikten — då kan ju Kungl. Maj:t hos Riksdagen begära ett anslag, icke på 1,500 kronor, utan möjligen ett större belopp, ty om man verkligen vill förvärfva en dylik, skicklig man, fordras nog ett ännu något större extra arfvode. Ett sådant större

*Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.*

(Forts.)

Ang. löne-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.
(Forts.)

arfvode, som utbetalas vid ett dylikt tillfälle, skulle, enligt hvad jag tror, kunna komma att bespara stora summor. På samma sätt skulle man ju kunna förfara, äfven om man till byrådirektör i en annan afdelning skulle vilja förvärfva en mera framstående man vare sig från något af distrikten eller från annat håll. Om man emellertid först tillämpar det organisationsförslag, som Kungl. Maj:t här framlagt, får man tillfälle att pröfva de personer, som finnas i styrelsen, och utröna, huruvida skäl föreligga att i händelse af behof i styrelsen genom särskildt arfvode kvarhålla en framstående behöfzig förmåga, som fyller måttet.

Jag anser, att det är klokare att gå den vägen än att genom att, såsom utskottet föreslagit, nu genast bevilja ett arfvode af 1,500 kronor åt hvar och en af fem byrådirektörer låsa fast det hela, så att man sedan ej skulle ha fria händer att gå den väg, som jag tänkt mig och som jag här skisserat.

Herr Bergström talade vidare om att trafiken är det enda stora målet härvidlag. Ja, det är just det, som jag också framhållit: felet är nu, att trafikafdelningen är tillbakasatt. Den bör komma i främsta rummet, ty om trafiken skötes riktigt, då skötes järnvägsförvaltningen på ett ekonomiskt och affärsmissigt sätt. Det är detta som är grundtanken i hela organisationsförslaget, det är därpå det hvilas med dess bestämmelser om trafikdirektörernas och distriktschefernas ställning. Enligt min åsikt skall verket skötas af chefen och souschefen samt de fem distriktscheferna. Men chefen eller souschefen kan ju när som helst tillkalla distriktscheferna och afdelningsföreståndarne för att med dem rådgöra i viktiga frågor. Om också icke alla distriktschefer, maskindirektörer, bandirektörer eller trafikdirektörer skulle vara utmärkt skickliga, finnes det väl i alla fall bland dem en och annan, hvars större erfarenhet och skicklighet kan göras fruktbarande, när det gäller att få det hela ställt på bättre bog och få till stånd den enhetlighet och sammanhållning, hvarom vi litet hvar här talat och som jag anser vara af den största betydelse.

Enligt herr Bergströms förslag skulle man skära af i toppen. Ja, jag undrar, om herr Bergström gjort fullt klart för sig, huru det förhåller sig med denna fråga. För närvarande finnes det en öfverdirektör, som har 7,000 kronors lön jämte bostad, en annan, som har 6,400 kronor, en tredje tillförordnad, som har 6,400 kronor i lön men som är ordinarie byrådirektör, en fjärde, som också är tillförordnad — han är egentligen maskindirektör — och han har 6,400 kronor i lön jämte bostad, den femte är mera tillfälligt förordnad — han är egentligen byrådirektör — med 6,400 kronors lön. Om man nu toge herr Bergströms förslag med en aflöning af 8,000 kronor, tror jag det var, åt hvar och en af dessa fem personer och sloge fast detta, låt vara blott för ett år, och vidare tilldelade trafikdirektörerna inom distrikten ett extra arfvode, så torde det nog icke blifva så lätt att om ett år, ifall man då ville taga det öfverdirektörssystemet, genomföra omorganisationen i den riktning, som här blifvit föreslagen. Herr Bergström måste nog gå en annan väg, nämligen skära bort en större del af sty-

relsen och icke reglera lönerna för så många inom styrelsen, som han tänkt sig. Enligt herr Bergströms förslag skulle det, såvidt jag kunde fatta, bli 11 byrådirektörer. För närvarande är deras antal 10. Enligt organisationskommitténs förslag skulle det bli en souschef, 5 afdelningschefer och 14 byrådirektörer, om jag bortser från byrådirektören för den s. k. militärbyrån, och enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle det bli en souschef och 16 byrådirektörer, byrådirektören för militärbyrån fortfarande ej medräknad. Hvilken funktion den elfte af de af herr Bergström föreslagna byrådirektörerna skulle ha, är icke klareradt, åtminstone har icke jag kunnat få det klart för mig.

Jag tror, att det vore ganska betänkligt och farligt att nu uppskjuta omorganisationen. Man skulle få en mera sakkunnigt gjord utredning, heter det, om man väntar till nästa år. Ja, mina herrar, det skulle då i första hand vara öfverdirektörerna, som skulle verkställa en sådan utredning, kan jag förstå. Men får ett år gå om, torde det kanske icke blifva så lätt att få bort dessa befattningar. Det hinner då att arbetas mera, än hvad som nu har kunnat ske.

Härefter uppsköts den vidare behandlingen af förevarande utlåtande till kl. 8 e. m., då enligt utfärdadt anslag detta sammanträde komme att fortsättas; och åtskildes kammarens ledamöter kl. 12.57 middagen.

In fidem

Herman Palmgren.

*Ang. linc-
reglering för
personalen
vid statens
järnvägar
m. m.*

(Forts.)